

UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA
FACULTADE DE CIENCIAS ECONÓMICAS E EMPRESARIAIS



EL RECINTO AISLADO. LA ZONA FRANCA DE VIGO Y LAS FRANQUICIAS ARANCELARIAS EN ESPAÑA DESDE 1850 HASTA LA ADHESIÓN A LA C.E.E

AUTOR

JOSEBA LEBRANCÓN NIETO

DIRECTOR

XOÁN CARMONA BADÍA

Santiago de Compostela, 2009

UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA
FACULTADE DE CIENCIAS ECONÓMICAS E EMPRESARIAIS



EL RECINTO AISLADO. LA ZONA FRANCA DE VIGO Y LAS FRANQUICIAS ARANCELARIAS EN ESPAÑA DESDE 1850 HASTA LA ADHESIÓN A LA C.E.E

AUTOR

JOSEBA LEBRANCÓN NIETO

Tesis realizada en el Departamento de Historia e Instituciones Económicas de la Universidad de Santiago de Compostela, bajo la dirección del Prof. Dr. XOÁN CARMONA BADÍA, y entregada como parte de los requerimientos para la obtención del título de DOCTOR EN ECONOMÍA.

Santiago de Compostela, 2009

ÍNDICE	i
INTRODUCCIÓN	v
PARTE I LOS RECINTOS FRANCOS	1
1 Los Recintos Francos	3
1.1 La formación del Mercado Nacional	5
1.2 El Recinto Franco	9
1.3 Franquicias arancelarias ajenas al <i>Recinto Franco</i> : los Puertos Francos	13
1.4 Los Recintos Francos antes de 1870	19
2 Los Depósitos de Comercio	25
2.1 La Reforma Figuerola	27
2.2 La era de los tratados de comercio	34
2.3 El giro proteccionista de 1891	39
2.4 Depósitos Especiales de vino y Almacenes Generales	42
3 Las Admisiones Temporales	49
3.1 El tráfico de perfeccionamiento	51
3.2 Las Admisiones Temporales	55
3.3 El Arancel de 1906 y la evolución de las <i>Admisiones</i>	61
3.4 Los efectos de la Gran Guerra en la Admisión Temporal	66
Conclusiones a la primera parte	71
PARTE II DE LOS DEPÓSITOS A LAS ZONAS FRANCAS	77
4 El debate de las Zonas Neutrales	79
4.1 Fomentar la exportación	81
4.2 La propuesta de la Zona Neutral	87
4.3 El Depósito Franco: el Proyecto de Ley de 1903	95
4.4 La oposición agrarista	100
4.5 El fracaso de los Proyectos de Ley de 1903 y de 1911	109

5 Los Depósitos Francos	115
5.1 1914: el Depósito Franco de Cádiz	117
5.2 El Proyecto de Ley de Zonas Francas de 1915	125
5.3 El debate sobre las Zonas Francas	130
5.4 Bonos de exportación y Depósitos Comerciales	138
5.5 La puesta en funcionamiento de los Depósitos Francos	143
6 El desarrollo de los Depósitos y la Ley de Zonas Francas	155
6.1 El desempeño comercial de los Depósitos Francos	157
6.2 Los Depósitos Francos y la industria del automóvil	167
6.3 La acumulación de funciones en los Depósitos Francos	177
6.4 Del fracaso de las Ordenanzas a la reforma de 1927	188
6.5 La Ley de Zonas Francas de 1929	197
Conclusiones a la segunda parte	209
 PARTE III LA ZONA FRANCA DE VIGO	217
7 Go and Stop; el establecimiento de las Zonas Francas	219
7.1 Control de divisas, contingentes y Recintos Francos	221
7.2 Continuidad y cambio en los Recintos Francos	229
7.3 Industria y automoción en las Zonas Francas	238
7.4 La Guerra Civil y el establecimiento de un nuevo Orden	245
7.5 El nuevo Orden y la paralización del régimen franco	251
7.6 La concesión a Vigo de la Zona Franca del Norte	258
8 La puesta en marcha de la Zona Franca de Vigo	269
8.1 El establecimiento de la Zona Franca de Vigo	271
8.2 La complicada puesta en funcionamiento de la Zona	278
8.3 La Comisión Interministerial: Zonas sin industrias	285
8.4 La instalación de Citroën en la Zona Franca de Vigo	300
8.5 Las instalaciones frustradas	307
8.6 Escasa libertad y poca planificación	312
8.7 Las nuevas instalaciones en la Zona Franca de Vigo	320

9 La Zona Franca de Vigo: del monocultivo industrial a la adhesión a la C.E.E.	327
9.1 Las industrias de la Zona Franca en funcionamiento	329
9.2 La atrofia comercial de la Zona Franca de Vigo	339
9.3 De la promoción comercial al problema con el puerto	351
9.4 Balaídos y la falta de suelo industrial	357
9.5 La adhesión a la Comunidad Económica Europea	364
9.6 El desenlace del proceso de adhesión	372
9.7 La Zona Franca como agencia de desarrollo local	381
Conclusiones a la tercera parte	391
 CONCLUSIÓN	 401
 BIBLIOGRAFÍA	 407
 FUENTES LEGISLATIVAS	 431
 FUENTES DOCUMENTALES	 457
 APÉNDICES ESTADÍSTICOS	 461
 ÍNDICE DE TABLAS, CUADROS Y GRÁFICOS	 491

ABREVIATURAS EMPLEADAS

ACE	Actas del Comité Ejecutivo
ACU	Actas del Comité Único
AHINI	Archivo Histórico del Instituto Nacional de Industria
AP	Actas del Pleno
CD	Congreso de los Diputados
CDFBI	Consorcio del Depósito Franco de Bilbao
CDFS	Consorcio del Depósito Franco de Santander
CEZN	Comisión Especial de Zonas Neutrales
CIZF	Comisión Interministerial de Zonas Francas
COC	Cámara Oficial de Comercio
COCI	Cámara Oficial de Comercio e Industria
COCIN	Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación
COCN	Cámara Oficial de Comercio y Navegación
COI	Cámara Oficial de Industria
CPFB	Consorcio del Puerto Franco de Barcelona
CYDB	Crédito y Docks de Barcelona
CZFB	Consorcio de la Zona Franca de Barcelona
CZFC	Consorcio de la Zona Franca de Cádiz
CZFV	Consorcio de la Zona Franca de Vigo
DF	Depósito Franco
DFBI	Depósito Franco de Bilbao
DFS	Depósito Franco de Santander
DGA	Dirección General de Aduanas
DGCPA	Dirección General de Comercio y Política Arancelaria
DGI	Dirección General de Industria
DP	Diputación Provincial
DSC	Diario de Sesiones de Cortes
FJAS	Fondo Juan Antonio Suanzes
FTN	Fomento del Trabajo Nacional
IEME	Instituto Español de Moneda Extranjera
IGCE	Instituto Geográfico, Catastral y Estadístico
INE	Instituto Nacional de Estadística
INI	Instituto Nacional de Industria
JOP	Junta de Obras del Puerto
SEAAP	Sociedad Económica Aragonesa de Amigos del País
SEBAP	Sociedad Económica de Barcelona de Amigos del País
SGE	Servicio General de Estadística
ZFB	Zona Franca de Barcelona
ZFC	Zona Franca de Cádiz
ZFV	Zona Franca de Vigo

INTRODUCCIÓN

El propósito inicial de esta tesis era analizar la Zona Franca de Vigo y su influencia en el tejido económico de esta ciudad, desde su creación en 1947 hasta un momento lo más cercano posible en el tiempo. No obstante, si bien la documentación acumulada por esta Zona Franca permitía reconstruir con bastante detalle su devenir, la ausencia de literatura impedía contextualizar esta institución en el marco de la política económica del país. La principal aportación escrita estaba formada por tratados técnicos recientes, tanto comerciales como aduaneros, acompañados de alguna referencia un tanto escueta en manuales jurídicos. Mientras, las referencias al pasado de la institución se limitaban a ensayos publicados en el fragor del debate político sobre su creación. Por su parte la historia económica sólo se había ocupado tangencialmente de ella al abordar el estudio de Ford Motor Ibérica, SEAT, Citroën Hispania o el recinto industrial de San Martí de Provençals. Se hacía entonces necesario no sólo trazar las líneas generales de la evolución de otras Zonas del país, esencialmente Barcelona y Cádiz, sino también indagar en los antecedentes de esta institución hasta aproximarse lo más posible a su origen.

Así esta tesis ha quedado dividida en tres partes, cada una de ellas compuesta por tres capítulos. En la primera se fija el término *recinto franco* y otros conceptos utilizados a lo largo del trabajo, y se reconstruye esta institución desde mediados del siglo XIX hasta los albores del XX. En la segunda se asiste durante el primer tercio del novecientos al complicado proceso de creación de los primeros recintos francos dignos de tal nombre, los Depósitos Francos, su puesta en marcha y su conversión en Zonas Francas. La tercera, finalmente, está centrada en el estudio de la Zona Franca de Vigo. En este apartado se otorga gran importancia al marco general de política económica que en buena medida condicionó la estructura, funcionamiento y evolución de esta Zona: primero las restricciones al comercio y a la industria establecidas desde los años treinta y, medio siglo más tarde, la adhesión a las Comunidades Europeas.

La primera parte, titulada *los recintos francos*, pretende vincular éstos a una cadena precedente de instituciones: el mercado nacional, la línea aduanera y la propia articulación de una política comercial exterior fundamentada en el Arancel y en el procedimiento consignado en las Ordenanzas de Aduanas. Así se logra distinguir los recintos francos modernos, pequeños y acotados, de aquellas otras franquicias previas, aje-

nas o independientes de esta estructuración del espacio económico, como las ciudades libres del Antiguo Régimen o los Puertos Francos canarios, todas ellas además geográficamente extensas. También se debe diferenciar, dentro de las herramientas arancelarias de los Estados, las franquicias otorgadas individualmente sobre mercancías y procesos productivos, respecto de las concedidas a un determinado enclave que, en principio, incumbiría a toda materia y actividad. Las primeras se refieren al *tráfico de perfeccionamiento* que en España está presente desde 1888 en una de sus modalidades con la Ley de Admisiones Temporales, tratadas en el capítulo tercero. Las segundas son propiamente los recintos francos, espacios delimitados y restringidos dentro de un puerto, bajo la tutela de la Administración de Aduanas del país. Los dos capítulos iniciales estudian tanto aquellas bases conceptuales como el devenir de estos recintos desde su primera ordenación entorno a 1850. En la segunda mitad del ochocientos la reforma de Laureano Figuerola representó un momento crucial no tanto por sus medidas arancelarias sino por el nuevo ordenamiento que introdujo en el reglamento de Aduanas.

Para este primer apartado la investigación se ha alimentado principalmente de la Gaceta de Madrid. Normalmente existe una cierta cautela, lógica, ante el tratamiento de esta fuente. A la constatación de que es la praxis la que genera la norma, y no a la inversa, se suma la distancia que normalmente separa lo acontecido de lo dispuesto en el papel. Pero el recurso a esta documentación se ha hecho imprescindible porque durante gran parte del período los recintos francos no superaron la fase de proyecto y, cuando lo hicieron, tampoco dejaron información propia. El uso de esta fuente se ha realizado con las precauciones suficientes: primero, no puede quedar limitada a la vista de las Leyes sino que debe descender a disposiciones de menor rango. Son los Decretos y, sobre todo, las Órdenes las que condicionan en mayor medida el desempeño del objeto legislado, como el comercio exterior, a través de la formalización de un determinado procedimiento. Segundo, el recorrido se tiene que extender ampliamente en el tiempo con el fin de aprehender coherencias y discrepancias, continuidades y rupturas. Además, muchas normas no hacen sino trasladar los requerimientos de un determinado colectivo, en los mismos términos en los que fue inicialmente expresado.

En la segunda parte, *de los Depósitos a las Zonas Francas*, se recorre el tortuoso camino que se tuvo que recorrer para obtener los primeros y, posteriormente, para

que las competencias en ellos observadas fueran aumentando hasta conseguir la creación de las segundas. El capítulo cuarto se dedica a los debates que durante las dos primeras décadas del novecientos tuvieron lugar entre partidarios y detractores de los recintos francos. Esta discusión, alimentada no solo por intereses contrapuestos sino también por concepciones muy dispares del debido orden social y económico, tuvo en el devenir de sus argumentos serias implicaciones en el enfrentamiento político más amplio. Los capítulos quinto y sexto analizan la evolución de los Depósitos Francos desde su inicial concesión a Cádiz. Tras llegar a puertos como Barcelona, Bilbao, Santander y Vigo, el crecimiento de actividades y la acumulación de funciones en ellos, principalmente por la presencia de Ford en el recinto catalán, obligó a la Administración a conceder mayores capacidades a los Depósitos y, después, a convertir algunos de ellos en una nueva y más compleja institución: la Zona Franca.

En este bloque la documentación legislativa ha podido ser acompañada de otras fuentes. En primer lugar, los muchos ensayos que se escribieron tras ser presentadas las distintas propuestas de recintos francos en 1899, 1903, 1911 y 1911, La profusión de esta polémica, publicada generalmente en opúsculos, contrasta llamativamente con el silencio parlamentario que dejan entrever los Diarios de Sesiones. En segundo, desde los años veinte se puede contar con una variada documentación generada y guardada por los propios Depósitos, ya en funcionamiento. Actas que recogen lo discutido y decidido por los Consorcios, máximos órganos de gestión de estos recintos, memorias semestrales y anuales, proyectos, memorándums y, sobre todo, estadísticas. Si bien la cuantificación de la actividad de los Depósitos por parte del Estado es algo tardía, posterior en todo caso a 1930, el registro de cuentas por parte de algunos Consorcios, fundamentalmente los de Barcelona y Bilbao, fue bastante temprano y cubre la mayor parte del período transcurrido entre su creación y la Guerra Civil.

La tercera parte, la Zona Franca de Vigo, se enfrentaba a un desafío nada fácil de solventar: explicar como una institución en principio con una clara dimensión comercial e intrínsecamente ligada al comercio internacional había podido dar origen a un recinto industrial volcado sobre el mercado interior. Era pues imprescindible recorrer las restricciones que se habían establecido a la actividad económica desde 1930, como respuesta a los problemas planteados por la Gran Depresión, a la nueva orientación

económica impuesta por la dictadura nacida de la Guerra Civil. Estos cambios en la política económica tuvieron una honda repercusión en el funcionamiento de los recintos francos, e incluso en su conformación, y a su estudio se dedica el capítulo séptimo. El octavo se centra en la puesta en funcionamiento de la Zona Franca viguesa, explicando por qué y cómo se convirtió en un mero receptáculo de la planta ensambladora de Citroën, mientras otras muchas iniciativas eran entorpecidas desde la Administración. Por último el capítulo noveno trata de los intentos que el Consorcio de Vigo protagonizó para escapar del monocultivo industrial que padecía, queriendo dar respuesta a los problemas que planteaba la crisis industrial de la ciudad. Finalmente, la adhesión a la C.E.E. obligó a un cambio integral de los planteamientos: desde mediados de los años ochenta se tuvo que adoptar la normativa comunitaria respecto a los regímenes aduaneros.

En esta última parte, además de las fuentes antes mencionadas, se ha hecho una utilización harto intensiva de la documentación propia de la Zona Franca de Vigo. Estatutos, reglamentos internos, proyectos y memorias técnicas, presupuestos, carpetas de cuentas, resúmenes de ejercicios, estudios económicos y, sobre todo, actas. Setecientas diez actas emitidas entre 1947 y 1996 por el Pleno y el Comité Ejecutivo del Consorcio vigués y muy desiguales. De algunas se puede extraer mucha información y de otras apenas nada. Si tomadas aisladamente resultan algo cripticas, siguiendo su redacción a lo largo de esos cincuenta años se termina por aprender a leer entre líneas. A veces el riesgo está en creer haber desvelado el secreto de la opacidad y querer ver demasiado en algunas palabras o en los silencios. Para esta época el estudio también ha podido verse acompañado de los muchos artículos que, desde los años sesenta, se ocuparon de los procesos de reintegración de España a las relaciones económicas internacionales. En ellos se trata de las rondas GATT a la implementación del IVA, pasando por los ajustes fiscales de frontera, el ordenamiento comunitario y, dentro de él, los regímenes económicos aduaneros en los que se inscriben las actuales Zonas Francas.

Quisiera agradecer en primer lugar la confianza prestada por el profesor Xoán Carmona para que esta tesis pudiera dar comienzo, así como la paciencia que ha demostrado cuando el proceso de investigación se fue alargando, amenazando a veces con

perder de vista su objeto inicial. Al lado del profesor Carmona he podido contar con el apoyo del resto de miembros del departamento de Historia e Instituciones Económicas, a los que agradezco la ayuda ofrecida en estos cuatro años de trabajo. Seguro que sabrán perdonar las molestias que haya podido provocar un aprendiz en ocasiones vehementemente cuando no algo inoportuno.

Tampoco puedo dejar de expresar mi gratitud al Delegado de la Zona Franca de Vigo, Francisco López Peña, al Secretario General, Santiago López-Guerra, a Blanca Gefaell, Gloria Pérez y el resto del personal del Consorcio por todas las facilidades que pusieron a mi alcance durante los dos años en los que les estuve visitando casi a diario para vaciar la documentación allí guardada. Igualmente debo reconocer la acogida que me dispensaron en mi periplo por los distintos recintos españoles José Luís Rodríguez y Rosa Rodrigo del *Consorci* barcelonés, Manuel Gil de Montes del de Cádiz, Fernando Cámara del Depósito de Santander y Jon Garamendi del de Bilbao. Otro tanto al personal del archivo del Fomento del Trabajo Nacional y del Pabellón de la República de Barcelona, las responsables de la biblioteca del Ministerio de Hacienda y del Archivo Histórico del INI-SEPI en Madrid, y los archiveros de la Cámara de Comercio de Cádiz y de Vigo.

En los buenos momentos y, sobre todo, en los malos, que han sido muchos, he tenido la enorme fortuna de poder contar con una guardia pretoriana de familia, amigos y otras modalidades de cercanía. Por estar ahí, os dedico esta tesis. No faltar es lo que cuenta.

PARTE I

LOS RECINTOS FRANCOS

1 LOS RECINTOS FRANCOS

Desde finales del siglo XVIII y durante la centuria siguiente, la revolución burguesa se afanó en construir su marco político, el Estado Nación, y asociado a él su espacio económico, el Mercado Nacional. Observando los principios de propiedad privada, libertad e igualdad, en su interior debía regir bajo una misma legislación un sistema común de pesos y medidas, al lado de una única moneda, para garantizar el libre movimiento de capitales, personas y mercancías. Este mercado se relacionaba con el exterior a través de una línea de Aduanas, coincidente con el limes del Estado, en la que se establecían o aplicaban las herramientas de política comercial.

En España la reforma hacendística de Mon fue la encargada de ordenar el comercio exterior entorno al Arancel y a un nuevo procedimiento aduanero, en el que la preocupación por prohibir determinados tráficos y por reprimir el contrabando fue paulatinamente desplazada por la de adecuar los intercambios exteriores a los intereses económicos del país. Oscilando entre el librecambio y la protección, y entre diversas protecciones, se podían defender y fomentar unas actividades u otras. Al lado de esta herramienta arancelaria, la que mayor atención ha recibido hasta ahora, también progresó otro instrumento de política comercial: el *recinto franco*.

El tráfico internacional, fundamentalmente el marítimo, necesitaba escalas en las que avituallarse y facilidades para encontrar retornos allí donde descargara sus bodegas. Los comerciantes buscaban reducir sus gastos, nuevas oportunidades de crédito y la posibilidad de mezclar artículos de distintas procedencias, transformarlos y tener la libertad de destinar el producto obtenido al mercado que quisieran. El prototipo del recinto franco moderno era una instalación portuaria aislada tanto de los otros muelles como del resto de la ciudad, en el que se podían introducir mercancías nacionales y extranjeras, éstas sin pagar los derechos de Arancel. En su interior y bajo la Intervención de la Aduana, esos géneros se podían someter a distintos procesos de elaboración y dar origen a líneas de crédito, los *warrants*. En España estos recintos francos se ordenaron a partir de 1850 con los Depósitos Generales y los de Lícito Comercio, si bien se mostraron algo avaros en el cumplimiento de lo arriba expuesto.

1.1 LA FORMACIÓN DEL MERCADO NACIONAL

Hasta bien entrado el siglo XIX Europa occidental era un abigarrado conjunto de unidades políticas, administrativas y económicas. Los territorios englobados por las monarquías modernas no constituían un Mercado; ni siquiera existía una economía de mercado. La Europa del Feudalismo Desarrollado era una continuación de muy diversas economías con mercado, a veces colindantes y otras superpuestas, cada una con sus propias unidades de medida, monedas y muy bajos, aunque crecientes, niveles de monetización, distintas leyes, normas, códigos de comercio y una muy deficiente integración comercial de sus espacios¹.

El Estado-Nación, nacido de las revoluciones burguesas posteriores a 1789, y la progresiva articulación de las unidades económicas regionales, seguida desde la larga expansión del siglo XVIII, conformaron los mercados nacionales. El Mercado Nacional rompía con la anterior multiplicidad de jurisdicciones estableciendo, bajo un único marco legal, la igualdad de los individuos ante la Ley, la propiedad privada como derecho inalienable de aquellos y la Libertad, que a estos efectos ha de ser tenida como libertad de industria y de comercio. En la monarquía hispánica, a pesar de la larga erosión del Feudalismo Desarrollado, la represión de los procesos liberales de 1812 y de 1820 mantuvo en pie el Antiguo Régimen². El modelo liberal burgués no comenzó a erigirse como formación social dominante hasta el decenio de 1840, tras una larga guerra civil³.

Un atributo central del Mercado Nacional fue disponer de un sistema único de pesos y medidas, adoptándose uno de base decimal, que además coincidía con el siste-

¹ FERNÁNDEZ DE PINEDO, Emiliano, *Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco*, México DF, 1974, passim; cfr. KRIEDTE, Peter, *Feudalismo tardío y capital mercantil: líneas maestras de la historia económica europea desde el siglo XVI hasta finales del XVIII*, Barcelona, 1982, passim [original de 1980].

² FONTANA i LÁZARO, Josep, *Hacienda y Estado en la crisis final del Antiguo Régimen español: 1823-1833*, Madrid, 1973, pp. 193-284.

³ ESTAPÉ RODRÍGUEZ, Fabián, *La reforma tributaria de 1845*, Madrid, 1971, FONTANA i LÁZARO, Josep, *La Revolución liberal. Política y Hacienda en 1833-1845*, Madrid, 1977, pp. 215-330, ALBIÑANA GARCÍA-QUINTANA, César, “Las reformas tributarias legales en España, 1845-1995”, en DE LA TORRE, Joseba y GARCÍA-ZÚÑIGA, Mario (eds.), *Hacienda y crecimiento económico. La Reforma de Mon, 150 años después*, Madrid, 1998, pp. 66-73 y PRO RUIZ, Juan, “La Administración de la Hacienda en el siglo XIX y la función inspectora”, en PAN-MONTOJO, Juan (Coord.), *Los Inspectores de Hacienda en España: una mirada histórica*, Madrid, 2007, p. 9

ma presente en los demás mercados nacionales, a excepción del Reino Unido⁴. En España el sistema métrico decimal se introdujo en 1849 con el objetivo de estar plenamente vigente en 1853⁵. No obstante, los problemas surgidos obligaron a retrasar su entrada en vigor⁶: así las principales carreteras no empezaron a ser medidas en *metros* hasta después de 1856⁷ y la ley arancelaria no se adaptó a los *gramos* hasta 1862⁸. Este proceso de unificación interna y de homogeneización internacional tuvo su continuidad en la adopción de un sistema monetario único para cada Estado Nación. Tras algún intento frustrado⁹, la unidad monetaria se instauró en España en 1868, de la mano de la revolución liberal¹⁰, con la *Peseta*¹¹.

Cada Mercado Nacional quedó delimitado por una Línea Aduanera que le confería unidad interna y lo separaba del resto de espacios económicos. En esta Línea, coincidente con las fronteras políticas exteriores del Estado, excluyendo colonias y territorios en ultramar, se dispusieron las herramientas de política económica exterior de cada Estado. En España la desaparición de las aduanillas interiores y el traslado de las adua-

⁴ PUENTE FELIZ, Gustavo, “El sistema métrico decimal: su importancia y su implantación en España”, en *Cuadernos de historia moderna y contemporánea*, nº 3, 1982, pp. 95-126, TEN ROS, Antonio Enrique, “El sistema métrico decimal y España”, en *Arbor: ciencia, pensamiento y cultura*, nº 527-528, 1989, pp. 101-122, GUTIÉRREZ CUADRADO, Juan y PESET REIG, José Luís, *Metro y kilo: el sistema métrico decimal en España*, Madrid, 1997, AZNAR GARCÍA, José Vicente, *La unificación de los pesos y medidas en España durante el siglo XIX: los proyectos para la reforma y la introducción del Sistema Métrico Decimal*, Valencia, 1999 y VERA, Héctor, “Medidas modernas: el sistema métrico decimal como proceso de racionalización social”, en GIROLA, Lidia y OLVERA, Margarita (coord.), *Modernidades: narrativas, mitos e imaginarios*, Barcelona, 2007, pp. 187-214.

⁵ Ley de 19/07/1849, Gaceta de Madrid 22/07/1849, p. 5456.

⁶ “[...] por no haberse podido terminar los trabajos que se estaban practicando para plantearlo, ni adquirir por completo las numerosas colecciones de pesas y medidas que debieran haberse distribuido anticipadamente [...]”, Real Decreto de 31/12/1852, Gaceta de Madrid 02/01/1853, p. 1 y Real Decreto de 23/12/1853, Gaceta de Madrid 28/12/1853, p. 1.

⁷ Real Orden de 18/12/1856, Gaceta de Madrid 30/01/1857, p. 1.

⁸ Real Decreto de 27/11/1862, Gaceta de Madrid 01/12/1862, pp. 1 y ss., y GWIINER, Arturo, “La política comercial de España en los últimos decenios”, en ESTAPÉ, Fabián, *Textos olvidados*, Madrid, 1973, pp. 262-263 [original de 1892].

⁹ En 1864, por ejemplo, se intentó establecer un sistema monetario decimal en torno al *Escudo*; Ley de 26/06/1864, Gaceta de Madrid 28/06/1864, p. 1.

¹⁰ Decreto de 19/10/1868, Gaceta de Madrid 20/10/1868, pp. 7-8; en su exposición de motivos señalaba “[...] parece ocasión oportuna de realizar la reforma del sistema monetario, ajustando éste a las bases adoptadas en el convenio internacional de 23 de diciembre de 1865 por Francia, Bélgica, Italia y Suiza”.

¹¹ Ver AIXALÁ PASTÓ, José, *La Peseta y los precios: un análisis de largo plazo (1868-1995)*, Zaragoza, 1999, MARTÍN ACEÑA, Pablo, “El sistema monetario en España: la evolución del tipo de cambio de la peseta entre 1868-1975”, en MARTÍN ACEÑA, Pablo y TITOS MARTÍNEZ, Manuel, *El sistema financiero en España: una síntesis histórica*, Granada, 1999, pp. 203-215, SUDRIÀ, Carles y TIRADO, Daniel A., *Peseta y protección: comercio exterior, moneda y crecimiento económico en la España de la Restauración*, Barcelona, 2001, especialmente su capítulo introductorio: CATALÁN, Jordi, SUDRIÀ, Carles y TIRADO, Daniel, A., “Peseta y protección: el debate historiográfico”, pp. 11-42.

nas a las fronteras exteriores se inició tras el fin de la Primera Guerra Carlista¹², si bien este proceso de unificación interior no se completó hasta la década de 1870, tras la reforma protagonizada por Figuerola¹³. En todo caso, el Territorio Aduanero Nacional quedó limitado a la España peninsular y a las Islas Baleares, quedando fuera las Canarias, Cuba, Puerto Rico y Filipinas, así como los territorios del continente africano, fuera cual fuera su estatus administrativo¹⁴.

En esta Línea se establecieron las aduanas modernas “[...] en los puntos de las costas y fronteras que el Gobierno estime más convenientes [...]”¹⁵, como oficinas de control del tráfico y de recaudación fiscal. A comienzos del decenio de 1850, quedaron divididas en marítimas y terrestres, y estructuradas en una serie de categorías con diferentes habilitaciones. Entre las marítimas, las dos primeras clases admitían el llamado “comercio universal de importación, exportación y cabotaje”, pudiéndose introducir por ellas todas aquellas mercancías extranjeras cuya importación no estuviese prohibida¹⁶. En las de tercera clase la variedad de artículos extranjeros que se podían importar estaba restringida mediante un listado explícito de mercancías admisibles. Las de cuarta estaban autorizadas sólo para exportar y para recibir por cabotaje géneros nacionales. Anualmente, a finales de diciembre, se publicaba la lista de aduanas, su clase y habilitación para el año siguiente¹⁷.

¹² “Se autorizara al Gobierno de S. M. para que con la brevedad posible ponga en planta *en la Península e islas adyacentes*, a excepción de las Canarias, los aranceles de importación del extranjero, de América y de Asia, el de exportación del Reino y la ley para la ejecución de todos”, Ley de 09/07/1841, Gaceta de Madrid 13/07/1841, p. 1, y Decreto de la Regencia de 15/09/1841, Gaceta de Madrid 16/09/1841, p. 1.

¹³ “En la circulación interior se llega al mayor grado de sencillez y de libertad imaginable, dando así un paso que no han dado todavía ni Francia, ni Italia, ni el Zollverein, ni Austria”; Decreto de 15/07/1870, Gaceta de Madrid 24/07/1870 y ss, p. 1.

¹⁴ En las Bases para la reforma arancelaria de 1849, todavía se recurría a la paráfrasis: “El Gobierno reformará los actuales aranceles de importación en el reino de géneros [...] extranjeros y de nuestras provincias de Ultramar [...]”; Ley de 17/07/1849, Gaceta de Madrid 19/07/1849, art. 1. En las Bases de 1869 ya se señalaba abiertamente: “Todas las mercaderías son admitidas [...] *en los dominios españoles de la Península e islas adyacentes* [...]”; Ley de 01/07/1869, Gaceta de Madrid 02/07/1869, p. 2, Base 1ª. El subrayado es mío.

¹⁵ Ley de 17/07/1849, Gaceta de Madrid 19/07/1849, p. 1, Base 4ª.

¹⁶ Real Orden de 30/11/1849, Gaceta de Madrid 05/01/1850, p. 1 y Real Orden de 31/12/1850, Gaceta de Madrid 05/01/1851, p. 1. La diferencia entre las aduanas marítimas de primera y segunda clase era que en estas últimas no se podían realizar los despachos de importación de los géneros de algodón.

¹⁷ Real Orden de 30/12/1849, Gaceta de Madrid 05/01/1850, pp. 1-2, Real Orden de 31/12/1850, Gaceta de Madrid 05/01/1851, pp. 1-2 y Real Orden de 27/12/1852, Gaceta de Madrid 29/12/1852, p. 2.

CUADRO 1.1 Aduanas Marítimas de Primera Clase, ca. 1850

Alicante	Coruña	Palma de Mallorca
Almería	Gijón	Rosas (1)
Barcelona	Grao de Valencia	San Sebastián
Bilbao	Mahón	Santander
Cádiz	Málaga	Sevilla
Carril (1)	Motril Calahonda (1)	Tarragona
Cartagena	Palamós (1)	Vigo

(1): Aduanas de Primera Clase en 1850, pasaron a ser de Segunda a partir de 1851

Fuente: Elaboración propia a partir de Real Orden de 30/11/1849, Gaceta de Madrid 05/01/1850, pp. 1-2, Real Orden de 31/12/1850, Gaceta de Madrid 05/01/1851, pp. 1-2 y Real Orden de 27/12/1852, Gaceta de Madrid 29/12/1852, p. 2.

A lo largo de este período de formación del Mercado Nacional, entre 1840 y 1870, el sistema de prohibiciones heredado del Antiguo Régimen fue sustituido por el comercio basado en los principios del liberalismo. Todas las mercancías nacionales podían ser exportadas, independientemente de sus precios en el mercado interior; esto es, independientemente de su escasez¹⁸. Los géneros extranjeros también pasaron a poderse importar en su inmensa mayoría, salvo prohibiciones temporales o permanentes, limitadas a artículos de seguridad nacional, como armas de fuego y mapas, objetos litúrgicos, libros o productos estancados¹⁹. Una vez que el comercio estuvo liberalizado, el recurso al librecambio o a la protección se erigió en una herramienta tanto de recaudación al servicio de la Hacienda como de promoción de las exportaciones y de fomento de la producción interna²⁰.

¹⁸ COSTAS COMESAÑA, Antón, *Apogeo del Liberalismo en 'La Gloriosa': la reforma económica en el Sexenio Liberal (1868-1874)*, Madrid, 1988, pp. 90-102, COMÍN COMÍN, Francisco, "Los economistas clásicos y los políticos liberales ante los problemas de la economía española (1808-1874)", en FUENTES QUINTANA, Enrique (Dir.), *Economía y economistas españoles*, volumen 4, Barcelona, 2000, pp. 639-640 y COSTAS COMESAÑA, Antón, "Industrialización y cuestión arancelaria en España. Reflexiones en torno al liberalismo de Laureano Figuerola", en FUENTES QUINTANA, Enrique (Dir.), *Economía y economistas españoles*, volumen 4, Barcelona, 2000, pp. 462-470.

¹⁹ Ley de 17/07/1849, Gaceta de Madrid 19/07/1849, p. 1, Ley de 01/07/1869, Gaceta 02/07/1869, p. 2 y Decreto de 11/07/1869, Gaceta de Madrid 27/07/1869, pp. 1 y ss.

²⁰ COSTAS COMESAÑA, Antón, *Apogeo del Liberalismo... op. Cit.*, pp. 118-119, SERRANO SANZ, José María, "La Renta de Aduanas en España (1849-1935)", en *Hacienda Pública Española*, nº 1, 1991, pp. 109-111 y COSTAS COMESAÑA, Antón, "El librecambio, la industrialización y sus desencantos: argumentos a favor del proteccionismo en la segunda mitad del XIX", en BEL, Germà y ESTRUCH, Alejandro (Coord.), *Industrialización en España: entusiasmos, desencantos y rechazos*, Madrid, 1997, pp. 211-225.

1.2 EL RECINTO FRANCO

Hasta la segunda mitad del siglo XX, el comercio internacional se realizó mayoritariamente por mar. La navegación a vela, a vapor y las actuales embarcaciones diesel han necesitado contar con escalas donde detenerse a rellenar bodegas con víveres, reponer combustible y realizar tareas de mantenimiento, o incluso reparaciones²¹. Ante estas necesidades era ventajoso para los barcos contar, a lo largo de sus rutas, con puertos donde se dieran las mayores facilidades para entrar, adquirir los bienes y servicios requeridos, y salir. Estas facilidades se traducían en tiempo y tanto aquellas como éste se contabilizaban en costes. Así mismo, para los puertos se hizo interesante contar con instituciones comerciales que les aseguraran una clientela de embarcaciones abundante y, en el mejor de los casos, creciente: los recintos francos²².

El movimiento de mercancías también tenía, y tiene, exigencias. Las grandes acumulaciones de géneros en un puerto de un país A permitían a los barcos que hasta ahí transportaban una mercancía desde un país B (*importación*) disponer de retornos. Esas acumulaciones podían formarse con productos del propio país A (*exportación*) o con mercancías provenientes de un país C (*tránsito*). Era en este caso donde adquiría mayor importancia la existencia de facilidades que permitieran que esas mercancías extranjeras pudieran ser reintroducidas en el tráfico internacional con los menores costes posibles. La franquicia arancelaria permitía que los artículos extranjeros, depositados en unos locales determinados y bajo unas condiciones muy precisas, permanecieran sin satisfacer los derechos arancelarios de importación mientras no se destinaran al interior de ese Mercado Nacional para ser consumidos. Esto abría la posibilidad de volver a enviar esos géneros al exterior, sin el sobre coste que hubiera representado el previo pago de los aranceles del país intermediario.

Situados los puertos en la propia Línea Aduanera, y por lo tanto *dentro* de un territorio nacional, en ellos y bajo la administración directa o delegada de la Aduana se

²¹ “[...] a medida que se multiplican las líneas de navegación por medio del vapor, por cuanto a las necesidades de la aguada y del refresco, se agrega la de la provisión del combustible [...]”, Real Decreto de 11/07/1852, Gaceta de Madrid 13/07/1852, p. 1.

²² “[...] the term free port tends to take slightly different meaning from country to country [...]”; para una aproximación a los diferentes contenidos que, en el tiempo y en el espacio, se han dado al concepto de recinto franco, ver THOMAN, Richard S., *Free Ports and Foreign-Trade Zones*, Cambridge – Maryland, 1956, pp. 6-9.

podía habilitar un espacio encargado de recibir esas mercancías de importación, exportación o tránsito. Este espacio era un *recinto* claramente delimitado que podía estar compuesto de uno o varios almacenes, o incluso constituir toda una zona de muelles. Respecto a los géneros extranjeros, sujetos a aranceles de importación, y a los nacionales que estuvieran sujetos a derechos de exportación, la franquicia arancelaria se basaba en el recurso jurídico de considerar una mercancía, conducida a este recinto y mientras permaneciera en él, no como *mercancía importada* o *mercancía exportada*, sino como *mercancía admitida*, no cabiendo entonces la imposición arancelaria²³.

La imposición del derecho arancelario se retrasaba hasta que los géneros extranjeros fueran despachados al consumo interior o los nacionales al comercio exterior²⁴, quedando libres si aquellos eran expedidos al exterior o estos vueltos a introducir en el Mercado Nacional. Esto sucedía si todas las mercancías recibían un trato igualitario independientemente de su origen nacional o extranjero, destino y naturaleza. Como más adelante se verá, en el caso español estas premisas no se dieron en su totalidad. La normativa acostumbó a discriminar los géneros nacionales en general, respecto de los foráneos, y algunos artículos concretos, como los cereales, excluyéndolos de la franquicia. También fueron relegados los productos destinados a la exportación, a los que se les exigía mayores requisitos formales que a los despachados al consumo interior.

Una segunda categoría de facilidades que el comercio estimaba de gran conveniencia eran las operaciones a las que podían ser sometidos los géneros depositados. Estas podían abarcar un amplio abanico desde tareas de conservación de las mercancías hasta labores de perfeccionamiento. Entre ambos extremos y en relación con los depósitos previos a la importación se situaba lo que se terminó denominando *preparación de clases comerciales*. Artículos llegados del extranjero en grandes lotes eran empaquetados en unidades menores, sin salir del almacén, en la paquetería menuda destinada al interior de un Mercado Nacional. Estas *preparaciones* podían acompañarse de elaboraciones simples que conferían al producto los atributos precisos para ser comercializa-

²³ No habiendo hecho jurídico no cabía su sujeción a derecho arancelario alguno. Para un mayor detalle sobre el concepto fiscal de *sujeción*, ver CLAVIJO HERNÁNDEZ, Francisco, “Los Puertos, Zonas y Depósitos Francos en el Derecho español”, en *Hacienda Pública Española*, nº 60, 1979, pp. 214-223.

²⁴ Esto es aplicable sólo a las mercancías nacionales que estuvieran sujetas a aranceles de exportación.

dos²⁵. Transformaciones más o menos complejas, con mayor o menor valor añadido, eran aplicadas a mercancías destinadas a la importación, a la exportación o al tránsito. Incluso, se podía permitir la *mezcla* de géneros nacionales con extranjeros.

En estos depósitos se buscaba que las mercancías pudieran estar el mayor plazo posible. Este era un recurso con el que especular en espera del momento y destino más oportuno para la salida al mercado de los géneros almacenados, pero al mismo tiempo generaba grandes exigencias financieras. Mientras la mercancía no se destinara a consumo, su propietario, fuese quien fuese, debía asumir los costes de tener todo aquel inmovilizado. Estas necesidades se tradujeron no solo en las líneas crédito al comercio exterior abiertas por las bancas de los diferentes países, sino también en una demanda financiera sobre el propio depósito de mercancías. Los géneros almacenados podían constituirse en valores contra los cuales emitir préstamos y títulos negociables²⁶.

Desde mediados del siglo XIX, en Europa y fuera de ella, al hilo de la formación y desarrollo de los distintos mercados nacionales, se ha establecido un grupo de instituciones, que vamos a denominar *recintos francos*, que han llevado a la práctica parte o la totalidad de los principios arriba expuestos, en una amplia variedad de casos. En el caso español, objeto de esta tesis doctoral, los recintos francos han estado presentes desde la ley arancelaria de 1849²⁷. Desde entonces y hasta la adhesión a las *Comunidades Europeas* a finales del novecientos, Depósitos Generales y Especiales de Comercio de Puerto, Depósitos de Comercio, Depósitos Francos y Zonas Francas han sido instituidos con una serie de capacitaciones y de limitaciones. Analizando estos contenidos, tanto en su formalización legislativa como en su plasmación práctica, la presente tesis pretende acercarse a cómo la política económica española ha respondido, desde las franquicias arancelarias, a esas necesidades del tráfico y del comercio exterior.

²⁵ Por ejemplo, la Real Orden de 22/10/1914, Gaceta de Madrid de 25/10/1914, p. 214, disposición 4ª, que autorizó la instalación del Depósito Franco de Cádiz, establecía explícitamente las operaciones de “[...] descascarado y tostadura del café y del cacao; tundido de las pieles; trituration de las maderas; lavado de las lanas; extracción del aceite de la copra y de otras semillas oleaginosas [...]”.

²⁶ LANGER, Erick D. y HAMES, Gina L., “Commerce and credit on the periphery: Tarija Merchants, 1830-1914”, en *The Hispanic American Historical Review*, vol. 74, nº 2, 1994, pp. 285-316 y CHECA MARTÍNEZ, Miguel, “Las transferencias de crédito en el Derecho del comercio internacional”, en *Revista de Derecho Bancario y Bursátil*, nº 53, 1994, pp. 109-138. Sobre crédito documentario, ver SORIANO HERNÁNDEZ, José Francisco, “El crédito documentario en el comercio internacional”, en *Boletín Económico del ICE, Información Comercial Española*, nº 2693, 2001, pp. 1001-1012 y BUSTAMANTE, Miguel Ángel, “Comercio exterior: el crédito documentario como instrumento de pago”, en *Estrategia Financiera*, nº 190, 2002, pp. 23-32.

²⁷ Ley de 17/07/1849, Gaceta de Madrid 19/07/1849, p. 1, Base 4ª.

La primera característica de los recintos francos era precisamente esa, la de ser un terreno, enclavado en principio en las proximidades de la primera línea de muelle, estrictamente delimitado por un muro. Este cierre lo separaba de la población y lo independizaba del resto del puerto, denominado *puerto aduanero* u *ordinario*. En su interior podían establecerse distintas instalaciones de almacenamiento e incluso de transformación de las mercancías. Si la tipología y evolución del cierre dependía de las exigencias de control dictadas por las autoridades aduaneras, las del equipamiento del recinto dependieron del propio desarrollo del comercio y de las instalaciones portuarias. Los modernos silos, los depósitos de combustibles líquidos o las cámaras frigoríficas llegaron a los recintos francos al mismo tiempo que se extendían por el puerto ordinario.

A lo largo de los años y de las sucesivas normativas que dieron forma y contenido a las franquicias arancelarias en España, fueron admitidas distintas clases de mercancías, tanto en atención a su naturaleza como a su procedencia. En ellas se autorizaron diferentes operaciones, desde las manipulaciones destinadas a la propia estiba y conservación de los géneros hasta tareas más complejas de transformación. Los recintos francos disponían además de una serie de recursos financieros, unos destinados a los comerciantes que se sirvieran de esta institución para operar y otros orientados al propio sostenimiento de la franquicia. Toda esta actividad, desde el atraque del buque o la llegada del vagón de ferrocarril, pasando por la descarga y conducción de las mercancías hasta el depósito, la permanencia en él de las mismas y las operaciones a las que fueran sometidas, y su salida estaba controlada por un conjunto de formalidades con base documental. Lejos de pretender entrar en los detalles de ese papeleo, se intentará establecer si las formalidades exigidas a las mercancías y operaciones bajo franquicia arancelaria suponían una simplificación o una complicación respecto de las formalidades exigidas a las mismas mercancías y operaciones en régimen ordinario.

1.3 FRANQUICIAS ARANCELARIAS AJENAS AL *RECINTO FRANCO*: LOS PUERTOS FRANCOS

Ha sido lugar común, en la mayoría de los textos que se han acercado a las franquicias arancelarias, retrotraerse a los puertos y ciudades francas europeas de la Edad Moderna, a las ferias medievales e incluso a los puertos fenicios de la antigüedad²⁸. Anecdótico historicista que no explica ni unas instituciones comerciales muy diferentes entre sí y alejadas de las coordenadas de la economía capitalista, ni las modernas franquicias arancelarias.

Los recintos francos fueron establecidos bajo el control de las autoridades aduaneras de un país y situados en la propia Línea de Aduanas que delimita la extensión de un Mercado Nacional. Las franquicias anteriores eran zonas ajenas a toda intervención parecida e incluían la totalidad de las instalaciones portuarias, el propio núcleo de población y un *hinterland* más o menos extenso. Constituían una *región* diferenciada respecto del régimen común del reino al que pertenecieran²⁹, y no un *recinto*. Además podían estar vinculadas a alguna forma de *puerto habilitado* o de tráfico privilegiado con territorios de ultramar. Faltaban así al principio de libre concurrencia que desde mediados del ochocientos preside el comercio y, dentro de él, las instituciones de franquicia arancelaria.

En 1829 fue establecido un puerto franco en Cádiz³⁰. Fue la última de las franquicias de tipo antiguo existentes en la España peninsular. Para el establecimiento de la franquicia, el Ayuntamiento de Cádiz y su Consulado se tuvieron que comprometer a recaudar y satisfacer anualmente a la Real Hacienda un equivalente de los ingresos que ésta hubiera obtenido en concepto de Impuesto de Consumos y por las Rentas Estanca-

²⁸ ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos Francos. Puertos de Marsella, Génova y Barcelona*, Barcelona, 1901, p. 8, AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe que eleva a las Cortes sobre el Proyecto de Ley de Zonas Francas*, Barcelona, 1915, pp. 7-10 y CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *Memoria explicativa de la organización comercial e industrial que el consorcio se propone establecer en la zona franca de Vigo*, Vigo, 1950, p. 20. Cfr. THOMAN, Richard S., *Free Ports and Foreign-Trade Zones*, Cambridge – Maryland, 1956, pp. 10-17 y ANES ÁLVAREZ DEL CASTRILLÓN, Gonzalo, “Exenciones y franquicias en los reinados de Carlos III y Carlos IV”, en *Hacienda Pública Española*, nº 108-109, 1987, pp. 101-115.

²⁹ Esto es aplicable a las monarquías nacionales de la Edad Moderna antes que a los pequeños estados del centro de Europa o de la península lombarda.

³⁰ Real Decreto de 21/02/1829, Gaceta de Madrid 24/02/1829, p. 93. Para una visión pormenorizada del Puerto Franco de Cádiz, ver TORREJÓN CHAVES, Juan, *El Puerto Franco de Cádiz (1829-1832)*, Cádiz, 2002.

das. Este cupo podía ser cobrado “[...] sobre el vecindario de Cádiz del modo que estime más equitativo [...]”³¹. Mientras en los recintos francos posteriores todo despacho a consumo era precedido del pago de los derechos arancelarios y, en el caso español, del Impuesto de Consumos, en el Puerto Franco la plena entrada de las mercancías al territorio era libre y directa. La Hacienda se tenía que resarcir por estas entradas por las cuales no obtenía pago alguno.

La franquicia incluía toda la ciudad, se extendía por tierra hasta San Fernando, a donde había sido trasladada la Aduana³², e incorporaba la extensión de mar de la bahía³³. En el Puerto Franco podían ser introducidos los artículos extranjeros, coloniales y nacionales siempre que estuvieran conducidos en buques bajo pabellón de “naciones amigas”³⁴ y que fueran géneros de lícito comercio. Éstos incluían aquellas mercancías extranjeras y coloniales cuya importación no estuviera prohibida así como las nacionales de exportación permitida. Esto, dentro del sistema de prohibiciones dejaba fuera una amplia variedad de artículos, incluyendo granos y buena parte de productos primarios³⁵. Las relaciones económicas entre el Puerto Franco y el resto del territorio peninsular estaban sometidas a múltiples limitaciones. Hasta el verano de 1829 los productos españoles destinados a Cádiz estuvieron sujetos a marchamo³⁶, hasta octubre no se permitió la entrada de combustibles destinados al consumo de la población³⁷ y los individuos que entraran en la ciudad sólo podían llevar consigo hasta 200 reales de vellón de plata³⁸. La prohibición o una intensa regulación de estos tráficos no impedía su existencia. Sin embargo, este marco normativo podía condicionar el ejercicio económico al abocar esos movimientos comerciales a la clandestinidad o a sus intermediaciones.

No obstante, el Puerto Franco también incluía algunos elementos de modernidad, posteriormente incorporados por los recintos francos, relacionados con las forma-

³¹ Real Decreto de 21/02/1829, Gaceta de Madrid 24/02/1829, p. 93, art. 2 y 4.

³² Real Decreto de 21/02/1829, Gaceta de Madrid 24/02/1829, p. 93, art. 5, Real Decreto de 14/04/1829, Gaceta de Madrid 21/04/1829, p. 189, art. 7 y Real Orden de 07/01/1830, Gaceta de Madrid 04/02/1830.

³³ “En la bahía se considerará tirada una línea recta desde el castillo de Santa Catalina hasta el de Matagorda, y otra desde el castillo de Fort-Luís a la cortadura de San Fernando”, Real Decreto de 14/04/1829, Gaceta de Madrid 21/04/1829, p. 189, art. 1 y 2, y Real Orden de 22/12/1829, Gaceta de Madrid 31/12/1829, p. 675.

³⁴ Real Decreto de 21/02/1829, Gaceta de Madrid 24/02/1829, p. 93, art. 1.

³⁵ Real Decreto de 14/04/1829, Gaceta de Madrid 21/04/1829, pp. 189-190, art. 19, 21 y 28.

³⁶ Real Orden de 14/08/1829, Gaceta de Madrid 19/09/1829, p. 495.

³⁷ Real Orden de 24/10/1829, Gaceta de Madrid 01/12/1829, p. 623.

³⁸ Real Orden de 25/10/1829, Gaceta de Madrid 01/12/1829, p. 623.

lidades documentales exigidas a las mercancías. Si bien la Aduana había sido desplazada hasta San Fernando y el funcionamiento de la franquicia quedaba al margen del ordenamiento administrativo vigente³⁹, en Cádiz había quedado una oficina de Guías. Ésta se encargaba de recibir los certificados consulares de los artículos foráneos recibidos y de emitir certificados de origen y procedencia sobre los géneros que salieran del Puerto Franco⁴⁰. El desarrollo de un sector de transformación de materias primas extranjeras y coloniales, especializado en chocolates, fideos, y tabacos, y un importante comercio de textiles, se atribuyó a la presencia de la franquicia⁴¹. Estos productos, introducidos por las aduanas del reino, en principio adeudaban sólo por la materia colonial o extranjera que incorporasen⁴². Pero el fantasma del contrabando, o de la importación fraudulenta que burlara las prohibiciones, motivó la variación de la forma de adeudo y la exclusión de los textiles⁴³. Finalmente la libre circulación y elaboración de tabaco fue prohibida, permitiéndose únicamente la circulación del tabaco estancado, elaborado en las Reales Fábricas⁴⁴.

La derogación del Puerto Franco en 1831 no sólo tuvo que ver con los problemas derivados del debate existente entonces entre prohibición y librecambio, con las acusaciones de contrabando lanzadas por sus detractores⁴⁵ y los alegatos en favor del progreso esgrimidos por el comercio gaditano⁴⁶. Era una época en la que los Estados europeos, incluida España, ya estaban en pleno proceso de formación de sus respectivos mercados nacionales. Además, las primeras potencias industriales, con Inglaterra a la cabeza, estaban lanzando al mercado internacional cantidades crecientes de mercancías,

³⁹ “Ninguna Ley, Instrucción ni Reglamento de los que gobiernan el sistema económico administrativo de mi Real Hacienda en lo general del reino podrá contrariar, obstruir ni entorpecer la franquicia de comercio”, Real Decreto de 14/04/1829, Gaceta de Madrid 21/04/1829, p. 289, art. 6.

⁴⁰ Real Decreto 14/04/1829, Gaceta de Madrid 21/04/1829, p. 189, art. 8-12 y Real Orden de 23/08/1829, Gaceta de Madrid 19/08/1829, p. 495.

⁴¹ “[...] las manufacturas elaboradas en el puerto franco de Cádiz [...] como sucede con los fideos, chocolate, sulfato de quinina, ropas y otros artículos [...]”, Real Orden de 24/12/1829, Gaceta de Madrid 14/01/1830, p. 21 y TORREJÓN CHAVES, Juan, *El Puerto Franco... op. Cit.*, pp. 97-102

⁴² Real Decreto de 14/04/1829, Gaceta de Madrid 21/04/1829, p. 289, art. 17 y Real Orden de 24/12/1829, Gaceta de Madrid 14/01/1830, p. 21.

⁴³ “[...] que los efectos elaborados en Cádiz con primeras materias del extranjero o de América [...] paguen la cuarta parte de los derechos señalados en el Arancel de entrada del extranjero [...] y que se tenga por prohibida la introducción desde el puerto franco de los tejidos de algodón y sus semejantes [...]”, Real Orden de 24/12/1829, Gaceta de Madrid 14/01/1830, p. 21.

⁴⁴ Real Orden de 13/04/1830, Gaceta de Madrid 11/04/1830, p. 199.

⁴⁵ Real Decreto de 18/09/1831, Gaceta de Madrid 27/09/1831, p. 517.

⁴⁶ TORREJÓN CHAVES, Juan, *El Puerto Franco... op. Cit.*, pp. 120-131.

muchas de ellas nuevas, y a unos precios cada vez más bajos. Contar con una franquicia arancelaria de tipo antiguo colocaba a Cádiz en competencia directa con esos productores al tiempo que la Administración central les dificultaba o incluso les impedía acceder al resto del mercado interior.

“La declaración de *franca* de toda una ciudad equivaldría a la ruina casi en masa de las industrias instaladas en la zona de la urbe neutral o *extra nacional*, pues forzosamente serían consideradas como extranjeras, perderían el mercado interior y tendrían que luchar por sus productos con los similares extranjeros que gozarían de idénticos privilegios y franquicias”,⁴⁷

Si bien hubo intentos posteriores por volver a establecer el Puerto Franco de Cádiz⁴⁸ y aún en 1873 hubo sendos intentos por conseguir unas franquicias arancelarias extensas de tipo antiguo tanto en esa ciudad como en Galicia⁴⁹, el régimen franco en el Territorio Aduanero Nacional, la España peninsular más las Islas Baleares, se iba a desarrollar en adelante vinculado a los recintos francos. Fuera de él sí se establecieron franquicias arancelarias, con un desenvolvimiento coetáneo al de los recintos peninsulares, pero con unos fundamentos más cercanos a los de las zonas francas de tipo antiguo. Fueron estas los puertos francos de las Islas Canarias y de las plazas norteafricanas.

En 1852 se estableció el régimen de Puertos Francos para las Islas Canarias⁵⁰. La franquicia se extendía por todo el archipiélago: la entrada de mercancías extranjeras, coloniales y nacionales era libre, si bien en estos dos últimos casos los géneros perdían

⁴⁷ ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos Francos... op. Cit.*, p. 47. “No existe hoy en ninguna nación productora un solo ejemplo de franquicia integral, por la acción nefasta que ejercería sobre su propia industria y la de todo el país [...]”, en JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE BARCELONA, “Contestación al interrogatorio del Ministerio de Hacienda”, original de 1901, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, p. 277. El concepto de ciudad franca “[...] es incompatible con la noción moderna del Estado”, GARCÍA DE ZÚÑIGA, E., “Generalidades sobre los Puertos Francos”, en *Revista de Obras Públicas*, nº 57, 1909, p. 620.

⁴⁸ TORREJÓN CHAVES, Juan, *El Puerto Franco... op. Cit.*, pp. 132-142.

⁴⁹ ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos Francos. ... op. Cit.*, pp. 36-38, CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO E INDUSTRIA DE ZARAGOZA, *Las Zonas Neutrales*, Zaragoza, 1914, pp. 8-9. FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, *Informe del Fomento del Trabajo Nacional ante la Comisión Parlamentaria...*, Barcelona, 1915, pp. 6-10.

⁵⁰ Real Decreto de 11/07/1852, Gaceta de Madrid 13/07/1852, pp. 1-2. El estudio más detallado de las franquicias canarias desde su instauración hasta la década de 1970 se encuentra en BOURGON TINAO, *Los Puertos Francos y el Régimen Especial de Canarias*, Madrid, 1982; en sus apéndices, reproducidas, se dispone de una relación muy pormenorizada de las disposiciones normativas relativas a los Puertos Francos.

su origen, tomándose por extranjeros en el caso de ser enviados a la Península⁵¹. No obstante, la entrada de cereales estaba sometida a los derechos de arancel ordinarios⁵², el tabaco al Estanco⁵³ y, cuando se implantó, al Impuesto Especial los alcoholes⁵⁴. Los *puertos francos* habilitados⁵⁵ eran los únicos desde los cuales se podían enviar productos desde las islas hasta el Territorio Aduanero, si se deseaba que el origen canario fuera reconocido y salvar así la aplicación de los derechos de arancel destinados a las mercancías extranjeras⁵⁶.

No obstante, la variedad de mercancías que podían acogerse a ese beneficio estaba limitada⁵⁷ a los cereales (trigo, cebada, centeno y maíz), la patata y la cebolla, las frutas dulces, más la almendra y la castaña entre las secas, el aceite de tártago y la vainilla, en las especias, la cochinilla y la orchilla entre las materias tintóreas, la esterilla para sombreros, la seda, piedras de filtro y losetas⁵⁸. Esta relación se amplió con el tiempo a todas las hortalizas y frutas, la barrilla y el pescado fresco, salado o seco, siempre que hubiera sido capturado y elaborado por españoles⁵⁹. El azúcar no fue incluido hasta la década de 1890, no sin antes haber establecido un arancel a la introducción en el archipiélago de los azúcares extranjeros y coloniales⁶⁰. Otra actividad que se buscaba promocionar desde los Puertos canarios habilitados fue la del suministro a buques de toda clase de productos, en franquicia fiscal, incluidas reses vivas⁶¹.

Los recintos francos de tipo moderno se constituyeron en instrumentos al servicio de la proyección exterior de una economía nacional, para su comunicación con otros

⁵¹ Real Decreto de 11/07/1852, Gaceta de Madrid 13/07/1852, pp. 1-2, art. 2-4.

⁵² Real Decreto de 11/07/1852, Gaceta de Madrid 13/07/1852, p. 2, art. 6 y Ley de 22/06/1870, Gaceta de Madrid 28/06/1870, p. 2, art. 5.

⁵³ Real Decreto de 11/07/1852, Gaceta de Madrid 13/07/1852, p. 2, art. 7-9.

⁵⁴ Real Decreto de 26/11/1892, Gaceta de Madrid 05/12/1892, p. 653.

⁵⁵ Se habilitó un Puerto en cada isla, a sotavento, a excepción de Tenerife que contaba con un segundo Puerto a barlovento y del Hierro, que no lo tuvo hasta 1870. Real Decreto de 11/07/1852, Gaceta de Madrid 13/07/1852, p. 1, art. 1 y Ley de 22/06/1870, Gaceta de Madrid 28/06/1870, p. 2, art. 1.

⁵⁶ Real Decreto de 11/07/1852, Gaceta de Madrid 13/07/1852, p. 1, art. 2-3 y Ley de 06/03/1900, Gaceta de Madrid 13/03/1900, p. 859, art. 7.

⁵⁷ “[...] no se trata de un verdadero régimen de libertad comercial”, OJEDA QUINTANA, José Juan, “Los Puertos Francos, peculiaridad de la Hacienda canaria”, en *Hacienda Pública Española*, nº 82, 1983, p. 260.

⁵⁸ “Aunque [...] los puertos francos de Canarias deben considerarse como extranjeros, deben exceptuarse de esta regla los artículos que, siendo conocidamente de las Islas, se designan en el proyecto, los cuales gozarán del beneficio del cabotaje.” Real Decreto de 11/07/1852, Gaceta de Madrid 13/07/1852, p. 1.

⁵⁹ Ley de 06/03/1900, Gaceta de Madrid 13/03/1900, p. 859, art. 7.

⁶⁰ Real Decreto de 15/05/1892, Gaceta de Madrid 19/05/1892, p. 569, art. 1-2.

⁶¹ Real Orden de 24/07/1852, Gaceta de Madrid 28/07/1852, p. 1, art. 1-4

mercados nacionales u otras regiones económicas. Los Puertos Francos canarios conectaban dos partes de un mismo Estado Nación, una de ellas articulada como Mercado Nacional y la otra no. Este sistema no representaba tanto un esquema de dominación metropolitana sobre una colonia, sino todo lo contrario. Estando el archipiélago bajo control económico británico por su suministro de textiles, abonos y carbón, por su consumo de productos primarios e incluso por su aportación de capitales⁶², la economía peninsular era incapaz de avanzar posiciones en las islas frente a la competencia inglesa. Incluso, la propia Administración se mostraba incapaz de asegurar el origen autóctono o foráneo de las mercancías que circulaban en las Canarias, salvo el de algunos productos estrictamente primarios. Al lado de la debilidad económica y política, no dejaba de haber una cierta intencionalidad por parte de los poderes peninsulares en perpetuar la especialización productiva de las islas.

Una situación similar ocurrió en las plazas norteafricanas bajo soberanía española. En 1863 se establecieron los Puertos Francos de Ceuta, Melilla y Chafarinas, donde podían entrar, en franquicia arancelaria y fiscal, todas las mercancías extranjeras⁶³. No obstante, el pescado fresco o salado era el único artículo que, desde los Puertos Francos, podía ser destinado al Territorio Aduanero como mercancía nacional⁶⁴, y siempre que se sometiera a las formalidades del tráfico de cabotaje⁶⁵. En 1889 la lista de mercancías se amplió a los productos agrícolas cultivados en el Campo de Melilla y salidos por ese Puerto Franco⁶⁶.

⁶² NADAL i FARRERAS, Joaquim, *Comercio exterior con Gran Bretaña (1777-1914)*, Madrid, 1978, pp. 259-263. Ver asimismo, los más recientes trabajos de DE LUXÁN MELÉNDEZ, Santiago y BERGASA PERDOMO, Óscar, “Puertos Francos e industrialización en Canarias. Un debate abierto: El caso de la producción azucarera en 1884-1892”, en RUMEU DE ARMAS, Antonio y DE BÉTHENCOURT MASSIEU, Antonio (Coord.), *Anuario de Estudios Atlánticos*, Madrid – Las Palmas, 2004, pp. 625-672 y MIRANDA GUERRA, José, *Los Puertos Francos de Canarias*, Santa Cruz de Tenerife, 2004.

⁶³ Ley de 18/05/1863, Gaceta de Madrid 20/05/1863, p. 1, art. 1; ELÍAS DE MOLÍNS, José, “Puertos Francos”, en *Revista de Obras Públicas*, nº 48, 1901, pp. 438-441 y DONNET PAREJA, Baldomero, “Los Puertos Francos”, en *Revista de Obras Públicas*, nº 63, 1915, pp. 137-138.

⁶⁴ Ley de 18/05/1863, Gaceta de Madrid 20/05/1863, p. 1, art. 2, Ley de 14/07/1894, Gaceta de Madrid 11/07/1894, p. 235 y Real Orden de 24/10/1894, Gaceta de Madrid 07/11/1894, p. 437.

⁶⁵ “El buque despachado de cabotaje que toque en puerto extranjero se considerará como de procedencia extranjera, así como su cargamento”, Real Decreto de 15/10/1894, Gaceta de Madrid 27/10/1894 y ss, art. 229; “Las mercancías que gozan de franquicia se documentarán en régimen de cabotaje y las procedente de Marruecos en régimen de importación [...]”, Real Decreto de 07/03/1907, Gaceta de Madrid 08/03/1907, pp. 905-906.

⁶⁶ Real Orden de 17/02/1889, Gaceta de Madrid 17/03/1889, pp. 780-781.

1.4 LOS RECINTOS FRANCOS ANTES DE 1870

Los almacenes de Aduana y los depósitos particulares⁶⁷ anteriores a la reforma liberal de Mon no pasaban de ser meras acumulaciones de mercancías en espera de ser importadas. La reforma hacendística llevada a cabo por Alejandro Mon tuvo su plasmación en la ordenación del comercio exterior con la Instrucción de Aduanas de 1843, adaptada en 1852 al nuevo Arancel⁶⁸, establecido en 1849⁶⁹. Dentro del comercio marítimo, el acto de importación empezaba en el momento de salida del barco de un puerto extranjero con destino a España. En este punto tanto el buque como la mercancía debían estar acompañados de diferentes documentos, el rol del barco, el sobordo de la carga y, sobre todo, un Manifiesto y un registro consular, expedido éste por el Cónsul español destinado en el puerto de origen. El Manifiesto y el Registro detallaban la procedencia, el buque, el patrón, las mercancías, el origen, la declaración de destino y el destinatario⁷⁰. Llegada la nave a un puerto del Territorio Aduanero español, y *habilitado* para el comercio de importación, las autoridades aduaneras procedían a su *admisión a plática*, seguida de la visita sanitaria, la recepción de la documentación y el reconocimiento de la carga⁷¹. Contrastados los documentos y comprobada su coherencia con el contenido de los bultos, se admitía la mercancía y se expedían los documentos de alijo. Con éstos el buque podía ser descargado y los géneros conducidos hasta un almacén, donde los bultos volvían a ser reconocidos antes de ser precintados⁷².

Si, en el Manifiesto, la mercancía estaba declarada *a importación*, entraba en los almacenes de la Aduana donde, tras pagar los derechos arancelarios correspondientes, era despachada a consumo⁷³. Los artículos declarados *a depósito* y aquellos *en tránsito* que no prosiguieran rumbo de forma inmediata eran introducidos en el Depósito de

⁶⁷ “[...] los interesados respectivos han de facilitar almacenes de su cuenta a satisfacción del administrador de la Aduana”, Real Orden de 18/06/1830, Gaceta de Madrid 10/07/1830, p. 337.

⁶⁸ La Instrucción de Aduanas de 1843 fue aprobada por sendas Reales Ordenes de 3 y 7 de abril de 1843. No habiendo encontrado el texto, se ha utilizado la Instrucción revisada de 1852, que introdujo “[...] algunas leves modificaciones [...] sin establecer innovación radical alguna [...]”, Real Orden de 05/03/1852, Gaceta de Madrid 22/04/1852, p. 2.

⁶⁹ Real Decreto de 05/10/1849, Gaceta de Madrid 06/10/1849, pp. 1-3.

⁷⁰ Real Orden de 05/03/1852, Gaceta de Madrid 22/04/1852 y ss., art. 1 y 19.

⁷¹ Real Orden de 05/03/1852, Gaceta de Madrid 22/04/1852 y ss., art. 5-19.

⁷² Real Orden de 05/03/1852, Gaceta de Madrid 22/04/1852 y ss., art. 26, 56, 57, 64 y 68.

⁷³ Real Orden de 05/03/1852, Gaceta de Madrid 22/04/1852 y ss., art. 70 y ss. En estos almacenes podía permanecer un máximo de 40 días o de 4 meses si el puerto disponía o no de Depósito de Comercio.

Comercio⁷⁴. Éste era un almacén, o varios, aislado de toda otra instalación comercial o residencial, bajo la intervención de la Administración de la Aduana⁷⁵ y sostenido por la iniciativa privada local, a través de las Juntas Provinciales de Comercio⁷⁶. Se admitía toda clase de mercancías extranjeras y coloniales cuya importación no estuviese prohibida, y tabaco colonial de elaboración nacional⁷⁷. Una vez reconocidos los bultos y sellados no se podía proceder a ninguna operación sobre los géneros; incluso la venta, que sí estaba contemplada, se debía hacer sobre muestras extraídas antes del precintado⁷⁸. Los artículos podían permanecer hasta dos años así depositados, sin pagar derecho arancelario o fiscal alguno, salvo una tasa semestral de almacenaje equivalente al 1% del valor de la mercancía y que era la base económica del funcionamiento del Depósito⁷⁹. Cuando el comerciante lo considerara oportuno podía extraer los géneros y destinarlos a consumo, pagando entonces los derechos de Arancel, a otro Depósito o al extranjero⁸⁰.

El Arancel de 1849 culminó el ciclo de la reforma liberal de la Hacienda, iniciado a comienzos de esa década, y abrió una nueva etapa en la evolución de los recintos francos. Se estableció una separación entre los Depósitos vistos más arriba, destinados a las mercancías de importación permitida y denominados Depósitos de Lícito Comercio o Especiales de Puerto⁸¹, y los Depósitos Generales de Comercio, donde se podían introducir también las mercancías cuya importación estuviese prohibida⁸². Estos últimos eran unos almacenes establecidos bajo la intervención de la Administración de Aduanas que, al igual que en los recintos anteriores, dictaba los procedimientos y nombraba a

⁷⁴ Real Orden de 05/03/1852, Gaceta de Madrid 22/04/1852 y ss., art. 166 y 233.

⁷⁵ Esta Administración destinaba personal propio al Depósito: un guarda-almacén, un interventor, un fiel-pesador-marchamador, un escribiente, un portero y los mozos de faena que fueran necesarios, Real Orden de 05/03/1852, Gaceta de Madrid 22/04/1852 y ss., art. 239.

⁷⁶ “Cada depósito deberá sostenerse por sí mismo. Si no fueren suficientes sus productos, el comercio respectivo abonará el déficit que resulte [...]”, Real Orden de 05/03/1852, Gaceta de Madrid 22/04/1852 y ss., art. 238.

⁷⁷ Real Orden de 05/03/1852, Gaceta de Madrid 22/04/1852 y ss., art. 234.

⁷⁸ Real Orden de 05/03/1852, Gaceta de Madrid 22/04/1852 y ss., art. 258.

⁷⁹ Real Orden de 05/03/1852, Gaceta de Madrid 22/04/1852 y ss., art. 238.

⁸⁰ Toda conducción a otro punto del Territorio Aduanero se debía hacer bajo pabellón nacional y las extracciones al extranjero en buques con un tonelaje mínimo, para garantizar la autonomía suficiente del barco; Real Orden de 05/03/1852, Gaceta de Madrid 22/04/1852 y ss., art. 264-268.

⁸¹ “Continuarán los depósitos de Aduanas o de géneros de lícito comercio en los puntos en los que actualmente existen, exceptuando los que por su poca importancia no produzcan lo necesario para cubrir sus gastos”, Real Decreto de 05/10/1849, Gaceta de Madrid 06/10/1849, pp. 1-3, art. 3 y 4.

⁸² “Se podrán establecer alguno o algunos depósitos generales donde se admita toda clase de productos, géneros y efectos”, Ley de 17/07/1849, Gaceta de Madrid 19/07/1849, p. 1, Bases 4ª y 5ª.

personal propio para las labores de vigilancia e intervención⁸³. La iniciativa privada, a través de las Juntas de Comercio, era la encargada de construir las instalaciones, o al menos su cierre si aquellas estaban ya edificadas, y bajo las condiciones impuestas por la Administración, y de costear su mantenimiento, incluidos los sueldos de los funcionarios de la Aduana destinados al Depósito⁸⁴. Los recursos de los que disponía eran muy reducidos; por una parte estaban las tarifas sobre el almacenamiento de las mercancías, controladas por la Administración y que además no podían ser muy elevadas para no desviar tráfico hacia puertos más baratos. Por otra parte estaban los superávits que se obtuvieran de anteriores ejercicios y los propios recursos de las Juntas de Comercio⁸⁵.

En estos Depósitos Generales se admitía toda clase de mercancías extranjeras y coloniales, tanto aquellas cuya importación estuviese permitida como las que estuvieran bajo prohibición, monopolio o estanco⁸⁶. Los géneros, bajo certificado consular de origen y siempre que estuvieran declarados *a depósito*, eran descargados y llevados al almacén⁸⁷, sin pagar derechos de arancel, cuyo cobro se retrasaba hasta el *despacho a consumo*, momento en el cual entraban definitivamente en el Mercado Nacional⁸⁸. En las instalaciones del Depósito podían pasar hasta cuatro años, más prórrogas, y ser sometidos a cambios de envase⁸⁹. Dentro de ese plazo y cuando el propietario lo considerara oportuno, las mercancías podían ser introducidas a través de la Aduana respectiva del Depósito, ser importadas por otra oficina de aduanas o enviadas a otro recinto. En los dos primeros casos se procedía a un *despacho de primera entrada*, como si los géneros llegasen directamente del extranjero. En los casos segundo y tercero el transporte de los artículos se tenía que hacer bajo las formalidades del tráfico de cabotaje⁹⁰.

⁸³ “[...] el Gobierno está obligado a intervenir las operaciones de los depósitos para impedir que se cometan abusos [...]”, Real Decreto de 22/03/1850, Gaceta de Madrid 28/03/1850, pp. 1-2, art. 15-20. El personal de intervención estaba formado por un administrador, dos vistas, un fiel pesador y un guarda.

⁸⁴ “Considerando que pues los depósitos han de redundar en beneficio directo y peculiar del comercio, corresponde al mismo comercio costearlos en todas sus partes, dirigirlos y administrarlos”, Real Decreto de 22/03/1850, Gaceta de Madrid 28/03/1850, pp. 1-2, art. 2-4 y 10.

⁸⁵ Real Decreto de 22/03/1850, Gaceta de Madrid 28/03/1850, p. 2, art. 7 y 13.

⁸⁶ Real Decreto de 22/03/1850, Gaceta de Madrid 28/03/1850, p. 1, art. 5-6.

⁸⁷ Real Decreto de 22/03/1850, Gaceta de Madrid 28/03/1850, p. 2, art. 23-25.

⁸⁸ Siempre que se tratara de mercancías de lícito comercio. Los géneros sujetos a prohibición bien debían esperar a que la proscripción fuese cancelada bien tenían que ser expedidos a otros mercados; Real Decreto de 22/03/1850, Gaceta de Madrid 28/03/1850, pp. 1-2, art. 5 y 33.

⁸⁹ Real Decreto de 22/03/1850, Gaceta de Madrid 28/03/1850, p. 2, art. 21-22 y 37.

⁹⁰ Real Decreto de 22/03/1850, Gaceta de Madrid 28/03/1850, p. 2, art. 32-34.

La salida de géneros con destino al extranjero también estaba contemplada, si bien sujeta a las formalidades del sellado de los bultos y del tonelaje mínimo de los buques conductores⁹¹. La ausencia de mercancías nacionales junto con las formalidades exigidas, tanto a la admisión de entrada como a la expedición⁹² a otros puertos o al extranjero, lastraban el funcionamiento de los Depósitos Generales como recintos de fomento de la exportación y del tráfico de tránsito. Seguían siendo primordialmente depósitos previos a la importación, casi meros stocks de puerto. El suministro a buques dependía bien de instituciones distintas a los recintos *de comercio*, como los depósitos especiales de carbón⁹³, bien de la expedición en régimen ordinario de mercancías consideradas como *provisiones*. Éstas incluían víveres y alcoholes, repuestos y combustible, en función de los días de navegación programados y del número de tripulantes⁹⁴. Si bien la fijación de unos mínimos, como el rancho para 20 jornadas o la media libra de tabaco por tripulante, podía dar origen a un menudeo por parte de los marineros a lo largo de las escalas.

Los primeros Depósitos Generales se establecieron en Cádiz, Coruña y Mahón⁹⁵, absorbiendo las instalaciones y mercancías de los recintos anteriores⁹⁶. Tanto éstos como los de lícito comercio tuvieron que enfrentarse a los estrechos márgenes que les deparaba la normativa vigente, a la escasez de recursos y a las obligaciones contraídas, y a la propia coyuntura comercial. Los márgenes de operatividad eran tan estrechos que, en 1851, las Juntas de Comercio de Bilbao y Santander solicitaron la supresión de sus respectivos Depósitos de Lícito, ante la insuficiencia de los recursos, la ausencia de ayuda pública y la inamovilidad del personal de intervención⁹⁷. Cuando los ingresos por almacenaje caían, por la disminución de la actividad, la única manera de recortar gastos

⁹¹ Real Decreto de 22/03/1850, Gaceta de Madrid 28/03/1850, p. 2, art. 35-36.

⁹² Real Orden 22/05/1852, Gaceta de Madrid 05/06/1852, pp. 1-2.

⁹³ Por ejemplo, ver la concesión del Depósito Especial de Carbón de Vigo por Real Orden de 10/04/1856, Gaceta de Madrid 07/05/1856, p. 2.

⁹⁴ “Se considerarán como provisiones de a bordo los artículos siguientes: aceite, aguardiente, anclas y cadenas de repuesto, brea, bugías, cáñamo, carbón mineral y vegetal, carnes frescas y saladas, cerveza, cordelería, galleta, granos, harina, huevos, legumbres secas, leña, maderas de arboladura, manteca, pan, patatas, pescado salado, sal, sebo, sidra, tabaco, velas de lona, vinagre y vino”, Real Orden de 05/03/1852, Gaceta de Madrid 22/04/1852 y ss., art. 20.

⁹⁵ Real Decreto de 05/10/1849, Gaceta de Madrid 06/10/1849, p. 1, art. 4.

⁹⁶ Real Decreto de 22/03/1850, Gaceta de Madrid 28/03/1850, p. 2, art. 12.

⁹⁷ Real Orden de 19/05/1851, Gaceta de Madrid 24/05/1851, p. 1 y Real Orden de 01/09/1851, Gaceta de Madrid 13/09/1851, p. 1.

era reducir mozos de muelle, cargadores, estibadores o almaceneros, precisamente aquellos que aportaban trabajo.

Ante estas dificultades y vista la ausencia de simplificación que había traído la Instrucción de Aduanas de marzo de 1852, las Juntas de Comercio e incluso algunos cónsules intentaron obtener las reformas necesarias para agilizar los trámites y fomentar el tráfico de tránsito. Fracasó la solicitud para que en las mercancías en tránsito el Registro consular fuera sustituido por un Visto Bueno del consulado sobre el Manifiesto⁹⁸. Igualmente se desestimó la solicitud de los comerciantes de Málaga para extraer botellas, en franquicia arancelaria, del Depósito Especial para ser llenadas con vino nacional y destinadas luego a la exportación⁹⁹. Esta operación de envasado exigía la previa importación de los recipientes, lo que provocaba el encarecimiento del producto a exportar. Así, si bien hasta 1863 la expansión del comercio permitió que muchos Depósitos siguieran funcionando, reabriendo incluso algunos sus puertas¹⁰⁰, la recesión habida a partir de 1864¹⁰¹ provocó el cierre de algunos recintos, como el de Bilbao y el de Málaga¹⁰². La fuerte disminución de la actividad contrajo al mínimo los ingresos de almacenaje, el ajuste de los gastos estaba limitado por la imposibilidad de reducir el personal de intervención y las respectivas Juntas de Comercio no estaban dispuestas a financiar el déficit con sus propios recursos.

Dada la debilidad económica de los Depósitos comerciales y de su vulnerabilidad frente a las recesiones económicas, algunas Juntas de Comercio habían optado por arrendar la explotación de los Depósitos a la empresa privada. Así, sociedades bajo la denominación de Compañías de Almacenes Generales de Depósitos se habían hecho cargo de la gestión de Depósitos y de almacenes. En 1862 obtuvieron la capacidad de expedir, negociar y endosar resguardos nominativos sobre las mercancías que custodia-

⁹⁸ Real Orden de 22/05/1852, Gaceta de Madrid 05/06/1852, pp. 1-2.

⁹⁹ “Considerando que los derechos [...] que el Arancel señala a la arroba de este vidrio no son excesivos [...]”, Real Orden de 21/09/1852, Gaceta de Madrid 21/09/1852, p. 1.

¹⁰⁰ Por ejemplo, el recinto de Santander fue reabierto en 1857 como Depósito Especial; Real Orden de 06/10/1857, Gaceta de Madrid 12/10/1857, p. 1.

¹⁰¹ Sobre la disminución del tráfico mercante, ver los apéndices estadísticos de FRAX ROSALES, Estefanía, *Puertos y comercio de cabotaje en España: 1857-1934*, Madrid, 1981, pp. 63-132 y de FRAX ROSALES, Esperanza, *El mercado interior y los principales puertos, 1857-1920*, Madrid, 1987, pp. 111-145.

¹⁰² Sobre la supresión de los Depósitos de Málaga y Bilbao, respectivamente, Real Orden de 29/04/1864, Gaceta de Madrid 12/05/1864, p. 1 y Real Orden de 30/08/1864, Gaceta de Madrid 06/09/1864, p. 1.

ran¹⁰³, no siendo hasta 1869 cuando también pudieron hacerlo sobre resguardos al portador¹⁰⁴. En el lenguaje de la época, este instrumento de crédito era denominado *warrant*, así como *docks* los almacenes donde estaban depositadas las mercancías sobre las que se podían emitir esos resguardos.

Esos resguardos, expedidos sobre y contra el valor de la mercadería depositada, permitían a su poseedor la plena potestad sobre los géneros representados, y podían además constituir la base y garantía de un crédito¹⁰⁵. La empresa propietaria o arrendataria del *dock* era responsable de conservar en buen estado las mercancías y de mantener su identidad con los resguardos cuyo valor representaban¹⁰⁶. Este recurso financiero no sólo permitió a los comerciantes obtener crédito y títulos negociables mientras los géneros estaban inmovilizados, sino que constituyó una nueva fuente de ingresos para las entidades encargadas de explotar un Depósito. La Ley de 1869 sobre libre creación de bancos, que incluía también a sociedades de crédito y las compañías de los almacenes generales de depósito¹⁰⁷, iba a permitir, en el período siguiente, el desarrollo de la explotación privada de los Depósitos públicos.

¹⁰³ Ley de 09/07/1862, Gaceta de Madrid 10/07/1862, p. 1.

¹⁰⁴ Ley de 19/10/1869, Gaceta de Madrid 10/11/1869, p. 1, art. 7.

¹⁰⁵ Ley de 09/07/1862, Gaceta de Madrid 10/07/1862, p. 1, art. 1-3.

¹⁰⁶ Ley de 09/07/1862, Gaceta de Madrid 10/07/1862, p. 1, art. 4.

¹⁰⁷ Ley de 19/10/1869, Gaceta de Madrid 10/11/1869, p. 1, art. 1 y 7.

2 LOS DEPÓSITOS DE COMERCIO

Uno de los principales objetivos de Figuerola en su reforma fue profundizar en la liberalización del comercio interior y exterior del país, lo que necesariamente implicaba simplificar formalidades cuando no eliminar algunos trámites. Este ministro acompañó su Arancel con una Ordenanza de Aduanas que estableció las líneas básicas del ordenamiento del comercio exterior español de los siguientes sesenta años.

Entre las herramientas aprobadas, se reglamentaron unos Depósitos de Comercio en los que, al igual que en los recintos francos precedentes, tan sólo se podían introducir géneros foráneos y coloniales, las operaciones permitidas se limitaban a la extracción de muestras y al cambio de envases, y las fuentes de ingresos se debían ceñir a las tarifas que se pudieran establecer sobre el movimiento de mercancías. Estas restricciones consolidaron estos Depósitos como simples almacenes donde las mercaderías aguardaban a ser importadas. Además, carecían de recursos financieros y de flexibilidad administrativa para hacer frente a las recesiones del comercio.

La situación de los recintos francos en España se mantuvo sin apenas cambios durante la era de los tratados de comercio e incluso tras el giro proteccionista de 1891, salvo en tres aspectos. Primero, en los Depósitos de Comercio se avanzó en el ordenamiento del suministro a los buques de víveres y pertrechos, y en las condiciones en las que se podía conceder su explotación a la iniciativa privada. Esta posibilidad era en muchos casos una exigencia dada la cortedad de ingresos que las entidades públicas tenían para costear el funcionamiento de aquellos. Segundo, se consolidaron los *warrants* y las competencias crediticias de las Compañías de Almacenes Generales que, como en el caso de Barcelona, habían arrendado la explotación del Depósito de Comercio. Tercero, a mediados de la década de 1890 se creó un Depósito Especial de vinos en el puerto de Pasajes que, a pesar de su escasa relevancia económica, aportó grandes novedades normativas. Por primera vez se permitía la introducción en un recinto franco de un género nacional, el caldo, que se mezclaba con vinos foráneos, en un proceso intervenido por la Aduana; además el destino prioritario del producto obtenido ya no era el mercado interior sino la exportación.

2.1 LA REFORMA FIGUEROLA

La revolución política abierta en septiembre de 1868 culminó el proceso de reformas liberales abierto treinta años antes, tras el fin de la Primera Guerra Carlista. En el campo económico, las medidas correspondieron al Ministro de Hacienda, Laureano Figuerola¹. Sobre la base de una reforma hacendística², que permitió al Tesoro disponer de una nueva estructura de ingresos, se llevó a cabo una amplia modificación del sistema comercial español, plasmado en unas leyes de navegación que suprimieron el Derecho Diferencial de Bandera y en un nuevo Arancel³. Estas reformas se completaron con la Ordenanza de Aduanas de julio de 1870 que profundizó en la liberalización del mercado interior, reduciendo la *zona fiscal* y librando a muchas mercancías de circular bajo guías, precintos y certificados⁴. Pero, sobre todo, estableció un nuevo ordenamiento de las operaciones de comercio exterior.

La reforma arancelaria descansaba en el principio de que todos los productos nacionales pudieran ser exportados así como poder importar cualquier mercancía extranjera o colonial⁵. Eliminadas las prohibiciones comerciales, esta liberalidad quedaba limitada únicamente por las proscripciones penales y de seguridad pública, los artículos estancados y los efectos bajo control eclesiástico⁶. Casi un año después de publicado el nuevo Arancel, llegó la Ordenanza encargada de aplicar aquellos principios con la intención de “[...] modificar hondamente lo existente [...]” y de “[...] armonizar los intereses del comercio y del Tesoro, combinando las seguridades que éste necesita con las

¹ COSTAS COMESAÑA, Antón, *Apogeo del Liberalismo en ‘La Gloriosa’: la reforma económica en el Sexenio Liberal (1868-1874)*, Madrid, 1988.

² El proyecto de reforma de las Cortes Constituyentes incluía un nuevo Impuesto Personal, una revisión de los Amillaramientos sobre la Riqueza Inmueble y de las contribuciones Industrial y de Comercio, y un nuevo Arancel; Ley de 01/07/1869, Gaceta de Madrid 02/07/1879, p. 1.

³ GWINER, Arturo, “La política comercial de España en los últimos decenios”, en ESTAPÉ, Fabián, *Textos olvidados*, Madrid, 1973, pp. 265-266, SERRANO SANZ, José María, *El viraje proteccionista de la Restauración. La política comercial española, 1875-1895*, Madrid, 1987, pp. 5-11, COSTAS COMESAÑA, Antón, *Apogeo del Liberalismo... op. Cit.*, pp. 86-90 y COSTAS COMESAÑA, Antón, “El librecambio, la industrialización y sus desencantos: argumentos a favor del proteccionismo en la segunda mitad del XIX”, en BEL, Germà y ESTRUCH, Alejandro (Coord.), *Industrialización en España: entusiasmos, desencantos y rechazos*, Madrid, 1997, pp. 205-208.

⁴ Decreto de 15/07/1870, Gaceta de Madrid 24/07/1870 y ss., p. 1 y COSTAS COMESAÑA, Antón, *Apogeo del Liberalismo... op. Cit.*, pp. 100-103 y 119.

⁵ Ley de 01/07/1869, Gaceta de Madrid 02/07/1879, p. 2, Bases 1ª y 2ª.

⁶ Ley de 01/07/1869, Gaceta de Madrid 02/07/1879, p. 2, Base 2ª y Decreto de 12/07/1869, Gaceta de Madrid 27/07/1869, p. 2, Disposición 13ª.

facilidades que aquel reclama”⁷. La concesión de Tránsitos y Traslados, la ampliación de los Depósitos y la simplificación de los trámites aduaneros constituían los pilares de la reforma de las ordenanzas.

A diferencia de las Instrucciones de 1843 o 1852, el proceso de importación no comenzaba al recibir el buque conductor, en el puerto de procedencia, el Registro consular, sino al entrar aquel en un puerto del Territorio Aduanero. Esta entrada era seguida por las visitas de sanidad y de fondeo, junto con la revisión del Sobordo de la carga y del Diario de Navegación⁸. Si todo era correcto, el barco era admitido a plática, recibéndose entonces el Manifiesto donde las mercancías debían estar destinadas al propietario o consignatario, o estar declaradas explícitamente *a la orden*⁹. Tras el visto bueno de los funcionarios de la Aduana, eran admitidas las mercancías, cuyo destino pasaba a depender de las Declaraciones de los consignatarios. Tanto el Manifiesto como las Declaraciones incluían información muy detallada sobre el buque, su capitán, la tripulación y las provisiones, y sobre los géneros transportados, su procedencia, destino y destinatario, su clase, naturaleza, peso, valor y bultos en los que la carga estuviera dividida¹⁰.

Admitidas las mercancías y su Declaración, la Aduana expedía una Licencia de Alijo mediante la cual aquellas podían ser descargadas y conducidas a un almacén, donde eran depositadas tras ser reconocidas, precintadas y registradas¹¹. En ese momento, y cumpliendo siempre esas mismas formalidades, las mercaderías podían haber quedado en los almacenes de la Aduana para ser importadas, bien de forma inmediata bien antes de pasar un máximo de seis meses así almacenadas¹². En una segunda opción podían ser llevadas a depósitos particulares, toda vez que se tratara de “[...] artículos voluminosos y los inflamables y todos los que se despachan en los muelles [...]”¹³, bajo la responsabilidad de los *interesados*, pudiendo ser el propietario o un consignatario, y

⁷ Decreto de 15/07/1870, Gaceta de Madrid 24/07/1870 y ss., p. 1, Exposición.

⁸ Decreto de 15/07/1870, Gaceta de Madrid 24/07/1870 y ss., art. 45-50.

⁹ Este recurso permitía recibir mercancías a la espera de recibir un destino concreto, pero siempre que esta circunstancia estuviera prevista por el remitente; Decreto de 15/07/1870, Gaceta de Madrid 24/07/1870 y ss., art. 51-54.

¹⁰ Decreto de 15/07/1870, Gaceta de Madrid 24/07/1870 y ss., art. 46-47 y 66-67.

¹¹ Decreto de 15/07/1870, Gaceta de Madrid 24/07/1870 y ss., art. 72-75.

¹² Decreto de 15/07/1870, Gaceta de Madrid 24/07/1870 y ss., art. 87 y ss.

¹³ El listado de géneros que debían despacharse en el muelle estaba publicado en el Apéndice 3º de la Ordenanza de Aduanas, Decreto de 15/07/1870, Gaceta de Madrid 10/08/1870, p. 3.

bajo la intervención de los funcionarios de la Aduana¹⁴. Por último, podían ser conducidas hasta el Depósito de Comercio¹⁵. Además, todas aquellas mercancías que no fueran artículos prohibidos ni textiles podían hacer uso del régimen de *tránsito*, si así estaban consignadas en el Manifiesto, pudiendo tocar en puerto o incluso circular a través del territorio español. En el primer caso el buque conductor tenía que tener un mínimo de capacidad, fijado en 120 toneladas métricas, y si las mercancías eran descargadas debían quedar resguardadas en el Depósito de Comercio¹⁶. En el segundo caso, el tránsito por tierra, el transporte se debía hacer por caminos ordinarios, no por ferrocarril, y las mercancías se debían someter a las formalidades de la importación ordinaria, *depositando* los derechos de importación que no eran devueltos hasta que esos géneros fueran expedidos al extranjero¹⁷. Perdía así el tránsito terrestre las ventajas que el marítimo había conseguido en simplificación de trámites aduaneros.

Los Depósitos de Comercio eran unos almacenes situados donde hubiera una Aduana marítima de primera clase¹⁸, siendo en esta Ordenanza cuando por primera vez aparecieron los recintos francos explícitamente vinculados a esta Administración y no a los puertos que estuvieran habilitados para el comercio exterior, como en las Instrucciones anteriores¹⁹. La intervención era responsabilidad de los funcionarios de la respectiva Aduana, pudiéndose nombrar personal específicamente destinado al Depósito. Toda mercancía extranjera o colonial que no estuviera bajo prohibición o estanco²⁰, que fuera consignada *a depósito* en la Declaración y que no hubiera satisfecho los derechos de Arancel era admisible en el Depósito de Comercio²¹. Si bien las prohibiciones en el

¹⁴ Decreto de 15/07/1870, Gaceta de Madrid 24/07/1870 y ss., art. 102.

¹⁵ Decreto de 15/07/1870, Gaceta de Madrid 24/07/1870 y ss., art. 139-153.

¹⁶ Decreto de 15/07/1870, Gaceta de Madrid 24/07/1870 y ss., art. 126-127.

¹⁷ Decreto de 15/07/1870, Gaceta de Madrid 24/07/1870 y ss., art. 129-131.

¹⁸ Las Aduanas marítimas de primera clase seguían siendo las habilitadas en 1850: Alicante, Almería, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Cartagena, Coruña, Gijón, Grao de Valencia, Mahón, Málaga, Palma de Mallorca, San Sebastián, Santander, Sevilla, Tarragona y Vigo, a las que se habían sumado Huelva, Ribadeo y Vinaroz, junto con Palamós que, tras unos años siendo de segunda clase, recuperó la categoría; Decreto de 15/07/1870, Gaceta de Madrid 07/08/1870, p. 1, Apéndice nº 1.

¹⁹ Real Orden de 05/03/1852, Gaceta de Madrid 22/04/1852 y ss., art. 233 y Decreto de 15/07/1870, Gaceta de Madrid 24/07/1870 y ss., art. 7.

²⁰ La entrada de tabacos en los Depósitos Generales y Especiales estuvo permitida hasta 1865, cuando “[...] la conveniencia de adoptar medidas eficaces para reprimir el contrabando [...],” y las presiones por mantener el monopolio de transformación y distribución en favor del tabaco estancado, llevaron al Gobierno a su prohibición; Real Orden de 16/06/1865, Gaceta de Madrid 03/07/1865, p. 1. Exclusión que se mantuvo tras la revolución de 1868; Orden de 28/01/1869, Gaceta de Madrid 09/02/1869, p. 3.

²¹ Decreto de 15/07/1870, Gaceta de Madrid 24/07/1870 y ss., art. 7-9 y 139.

Arancel *Figuerola* ya no eran estrictamente comerciales sino que atendían a criterios de sanidad, seguridad nacional y orden público, los productos nacionales seguían quedando fuera del *recinto*. Las mercancías eran libres de todo derecho arancelario y fiscal mientras permanecieran en el Depósito y no fueran destinadas a consumo, siendo de cuatro años su plazo máximo de permanencia. Únicamente debían adeudar una tasa anual del 0,5 % sobre el valor de la mercancía²², en concepto de almacenaje o *Derecho de Depósito*²³.

Las operaciones a las que podían ser sometidos los artículos eran la venta, que seguía sin alterar el plazo total de permanencia, la extracción de muestras²⁴ y, finalmente, el cambio de envases. La escasa atención al comercio de tránsito habida en las décadas anteriores y la exclusión de los géneros nacionales convirtieron los Depósitos de Comercio españoles en meros *stockages* de importación. Cantidades más o menos grandes de mercancías llegadas del extranjero o de las colonias eran almacenadas a la espera de ser destinadas al mercado interior. Hasta 1870, este despacho se hacía dividiendo el total de la carga recibida en los lotes en los que estuviera conformada, pero sin alterar las divisiones establecidas. La demanda de los comerciantes de poder subdividir los bultos, por medio del cambio de envases, fue atendida en la reforma de Figuerola. No sólo se autorizó esta operación²⁵, sino que además se consiguió que, en el momento de ser despachadas, las mercancías adeudaran en función de los envases primitivos²⁶. Esto era muy importante en un sistema arancelario donde gran parte de las partidas debían pagar derechos en función de su peso bruto²⁷ y otro buen número de artícu-

²² La valoración era establecida en el momento de la entrada de la mercancía a Depósito, por las autoridades de la Aduana, en función de tablas periciales de valores y de la cantidad introducida. En el momento de la salida de los géneros, la diferencia existente entre la cantidad inicialmente declarada y la resultante en el despacho no era reconocida como *merma*, debiendo pagar las tasas de almacenaje y los derechos de importación en función de aquellas cantidades iniciales; Decreto de 15/07/1870, Gaceta de Madrid 24/07/1870 y ss., art. 140.

²³ Decreto de 15/07/1870, Gaceta de Madrid 24/07/1870 y ss., art. 140-143.

²⁴ Se entendía como muestras aquellas porciones de mercancía extraídas “[...] en cantidades no comerciables *a juicio del Administrador*” (la cursiva es mía); Decreto de 15/07/1870, Gaceta de Madrid 24/07/1870 y ss., art. 145-146.

²⁵ Queda por saber si, al margen de la normativa, en los años anteriores, se pudieron dar casos fraudulentos de cambios de envase.

²⁶ Decreto de 15/07/1870, Gaceta de Madrid 24/07/1870 y ss., art. 145

²⁷ “Pagarán por su peso bruto, o sea con inclusión del envase, los artículos que tengan señalado el derecho de balanza, los aceites, las grasas, las carnes, pescados y tripas en salmuera, y todos aquellos que no sea posible separarlos del envase sin deterioro [...]”; Decreto de 12/07/1869, Gaceta de Madrid 27/07/1869, p. 1, Disposición 5ª.

los estaban asociados a una *tara* fija por la cual se descontaba un porcentaje del peso bruto²⁸. Poder pagar los derechos de importación en función del peso bruto inicial de las mercancías, y no del resultante del cambio y subdivisión de envases representaba una gran ventaja sobre todo para aquellas mercancías de gran volumen y poco valor por unidad de peso.

La salida se podía realizar al extranjero, siempre que el barco superara las 120 toneladas, no pagando entonces ningún derecho arancelario o fiscal, y bajo similares formalidades a las establecidas sobre las exportaciones por mar de géneros nacionales²⁹. La otra posibilidad era destinar esas mercancías al Mercado Nacional, considerándose siempre como *despacho de primera entrada*; esto es, como si las mercancías acabaran de llegar directamente del exterior. Esta importación se podía verificar por la Aduana respectiva del Depósito o por cualquier otra del Territorio Aduanero³⁰. En este caso los géneros se debían conducir cumpliendo las formalidades del cabotaje, principalmente la navegación bajo pabellón nacional y la imposibilidad de tocar en ningún puerto extranjero³¹. Por último, las mercancías podían ser enviadas a otro Depósito de Comercio, transportándose también en cabotaje y con la condición de no poder superar los cuatro años de permanencia en los distintos Depósitos³².

Estos Depósitos podían ser administrados directamente por la Hacienda, haciéndose cargo el Estado de los gastos de explotación y mantenimiento “[...] sin intervención alguna del comercio”³³. Hasta 1884, fecha de la siguiente reforma de la Ordenanza, se habían establecido Depósitos *por cuenta de la Hacienda* en Cádiz, Mahón, Málaga y Santander³⁴. Sujetos en buena medida a las oscilaciones del movimiento comercial,

²⁸ Al acero y a la hoja de lata en cajas se les descontaba una tara equivalente al 10% del peso bruto total; al azúcar en cajas un 14%, al algodón en carretes un 40% o al fósforo un 50%, entre otros; Decreto de 12/07/1869, Gaceta de Madrid 27/07/1869, p. 1, Disposición 5ª.

²⁹ Decreto de 15/07/1870, Gaceta de Madrid 24/07/1870 y ss., art. 117-119 y 149.

³⁰ Decreto de 15/07/1870, Gaceta de Madrid 24/07/1870 y ss., art. 148, 151 y 152.

³¹ Decreto de 15/07/1870, Gaceta de Madrid 24/07/1870 y ss., art. 155-156. En el caso de recalar el buque en un puerto ajeno al Territorio Aduanero, fuera de las previsiones de arribada forzosa justificada, las mercancías nacionales perdían su origen, considerándose extranjeras al ser introducidas en el Mercado Nacional. Los géneros declarados *a Depósito* perdían esta consideración, debiéndose despachar *a importación* una vez llegados a puerto español.

³² Decreto de 15/07/1870, Gaceta de Madrid 24/07/1870 y ss., art. 142, 146 y 150.

³³ Decreto de 15/07/1870, Gaceta de Madrid 24/07/1870 y ss., art. 9.

³⁴ Real Decreto de 19/11/1884, Gaceta de Madrid 23/11/1884, p. 472, Apéndice nº 1.

que en etapas de recesión llevaba a la Administración a suprimir algún recinto³⁵, su establecimiento o reapertura podía responder a la iniciativa del Gobierno, como el Depósito de Málaga³⁶, o a las peticiones del Comercio local, como el de Santander³⁷. En este caso la solicitud había partido de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio, en representación de “varios comerciantes” de la ciudad. Esta Junta debía hacerse cargo de los gastos generados por la intervención del Depósito y constituir una fianza de 10.000 pesetas, en previsión de los déficit que pudieran surgir³⁸. Además, los comerciantes perdían la capacidad de acoger mercancías en depósito particular, pudiendo destinarlas únicamente a los almacenes de la Aduana o al Depósito de Comercio³⁹.

El Depósito de Santander, donde la iniciativa privada debía hacerse cargo de parte de los costes de la explotación, constituía un punto intermedio entre la administración directa por parte del Estado y la administración concedida a una empresa⁴⁰. El modelo de recinto bajo gestión privada fue, sin duda, Barcelona y *su* Compañía de los Almacenes Generales de Depósito, constituida en diciembre de 1872. Esta Sociedad no sólo se debía hacer cargo de los gastos ocasionados por la intervención aduanera⁴¹, sino que además era propietaria de los almacenes habilitados como Depósito, o los debía alquilar si las necesidades de almacenamiento superaban el espacio disponible⁴². Basaba su actividad comercial en la prestación de servicios de agencia aduanera y en el pro-

³⁵ Por ejemplo, en noviembre de 1870, en plena crisis económica, se clausuró el Depósito General del puerto de Mahón; Circular de la Dirección General de Rentas de 22/11/1870, Gaceta de Madrid 28/11/1870, p. 3.

³⁶ Real Orden de 20/06/1872, Gaceta de Madrid 28/06/1872, p. 920.

³⁷ Real Orden de 10/01/1879, Gaceta de Madrid 27/01/1879, pp. 253-254. Sobre este recinto, cuarenta años más tarde, la entidad concesionaria del Depósito Franco de Santander afirmó que “[...] facilitó grandemente el desarrollo del comercio y que de todos los Depósitos Comerciales creados en España, fue el segundo en importancia después del de Barcelona”; CONSORCIO DEL DEPÓSITO FRANCO DE SANTANDER, Pleno de 19/04/1919

³⁸ El personal de intervención nombrado para el Depósito de Comercio eran dos vistas, un auxiliar, un guarda-almacén, un portero y varios escribientes; Real Orden de 10/01/1879, Gaceta de Madrid 27/01/1879, p. 254, art. 4-5.

³⁹ Real Orden de 10/01/1879, Gaceta de Madrid 27/01/1879, p. 254, art. 3.

⁴⁰ “Las compañías que se constituyan [...] para establecer almacenes generales bajo cualquier denominación [...]” podían solicitar del Ministerio de Hacienda la concesión de un Depósito; Decreto de 15/07/1870, Gaceta de Madrid 24/07/1870 y ss., art. 10.

⁴¹ El personal destinado a la intervención de los Almacenes Generales de Depósito de Barcelona estaba formado por un interventor, un vista, un auxiliar, un escribiente y un fiel-pesador; Orden de 16/06/1874, Gaceta de Madrid 05/07/1874, p. 49.

⁴² *Estatutos de la Compañía de los Almacenes Generales de Depósito de Barcelona*, Gaceta de Madrid 05/02/1873, p. 420, art. 4 y Real Orden 08/10/1878, Gaceta de Madrid 11/11/1878, p. 409.

pio almacenaje de las mercancías⁴³, que pudieron acogerse al régimen arancelario de franquicia cuando la Hacienda concedió definitivamente a los Almacenes Generales la calidad de Depósito de Comercio⁴⁴. Además, disponía de una función financiera clave al poder expedir *warrants*, los resguardos nominativos y al portador sobre el valor de los géneros almacenados, empleados como herramienta de crédito. El límite de emisión se fijó en el 75 % del valor de las mercancías representadas y en el triple del capital nominal desembolsado por la Sociedad, lo que obligó a incrementar ese desembolso en sus primeros años de actividad⁴⁵.

Tabla 2.1 Compañía de los Almacenes Generales de Depósito de Barcelona: Balances 1873 – 1882, pesetas corrientes

	Capital Nominal	Capital Desembolsado	Resguardos: Préstamos sobre mercancías	Total Activo
1873	5.000.000,00	250.000,00	15.400,00	5.635.000,00
1874	5.000.000,00	250.000,00	1.393.883,50	16.297.371,78
1875				
1876	5.000.000,00	747.500,00	1.837.562,48	14.876.012,12
1877	5.000.000,00	1.500.000,00	2.033.671,14	14.718.303,55
1878				
1879	5.000.000,00	1.500.000,00	1.041.781,01	9.623.653,14
1880	5.000.000,00	1.500.000,00	1.063.356,41	10.147.579,12
1881	5.000.000,00	1.500.000,00	1.445.666,66	7.155.360,30
1882	5.000.000,00	1.500.000,00	1.113.652,66	7.167.673,05

Fuente: Elaboración propia a partir de *Balances-inventario de la Compañía de los Almacenes Generales de Depósito de Barcelona*, a 31 de diciembre del año en curso, Gaceta de Madrid 25/03/1874, p. 743, Gaceta de Madrid 27/04/1875, p. 269, Gaceta de Madrid 13/03/1877, p. 707, Gaceta de Madrid 16/03/1878, p. 635, Gaceta de Madrid 28/03/1880, p. 828, Gaceta de Madrid 11/03/1881, p. 630, Gaceta de Madrid 23/03/1882, p. 967 y Gaceta de Madrid 22/02/1883, p. 393

La Compañía de los Almacenes Generales de Depósito y su sucesora, Crédito y Docks de Barcelona, S.A.⁴⁶, continuaron vinculadas a las operaciones de comercio y crédito de los recintos francos, en Barcelona y en Cádiz, hasta mediados del siglo XX.

⁴³ *Estatutos de la Compañía de los Almacenes Generales de Depósito de Barcelona*, Gaceta de Madrid 05/02/1873, pp. 420-422, *Reforma de los Estatutos de la Compañía de los Almacenes Generales de Depósito de Barcelona*, Gaceta de Madrid 15/07/1873, pp. 1067-1068.

⁴⁴ Orden de 31/08/1873, Gaceta de Madrid 23/09/1873, pp. 1822-1823.

⁴⁵ *Estatutos de la Compañía de los Almacenes Generales de Depósito de Barcelona*, Gaceta de Madrid 05/02/1873, p. 420 y *Reforma de los Estatutos de la Compañía de los Almacenes Generales de Depósito de Barcelona*, Gaceta de Madrid 15/07/1873, p. 1068.

⁴⁶ En febrero de 1883 la Compañía de los Almacenes Generales de Depósito y un banco, el Crédito del Comercio y de la Industria, se fusionaron, creando Crédito y Docks de Barcelona; CABANA, Francesc, *Caixes i bancs de Catalunya*, Barcelona, 1994, vol. III, pp. 241-266.

Sin tanto éxito, su modelo de actividad intentó ser reproducido por otra empresa en el mismo puerto de Barcelona⁴⁷ y por una compañía homónima en el de Palma de Mallorca⁴⁸.

2.2 LA ERA DE LOS TRATADOS DE COMERCIO

Acabado el proceso democrático iniciado en 1868, la Restauración adaptó el sistema arancelario de Figuerola a las necesidades de un comercio internacional dominado por los acuerdos bilaterales. Las rebajas unilaterales de la Base 5ª del Arancel de 1869 fueron sustituidas por la negociación de reducciones recíprocas⁴⁹. El Arancel pasó a estar formado por dos columnas, una primera con los derechos a aplicar a las mercancías de las naciones con las que no hubiera acuerdo comercial y una segunda, *convencional*, donde aplicar las reducciones alcanzadas en los tratados. El sistema se completaba con un conjunto de derechos *extraordinarios*, aplicables a cualquier mercancía bajo ciertas condiciones, y otros *especiales* que se aplicaban a algunas partidas, con especial incidencia sobre los tejidos⁵⁰.

Tras el Arancel de 1877⁵¹, una nueva edición en 1878 de las Ordenanzas del setenta introdujo entre otras novedades los despachos por escandallo, los tránsitos terrestres por ferrocarril y el reglamento de aplicación del Convenio comercial con Portugal⁵². El ordenamiento arancelario y comercial español fue finalmente adaptado en noviembre de 1884, modificando muy levemente el sistema establecido por Figuerola⁵³.

⁴⁷ Francisco Mendoza Cortina solicitó y obtuvo la concesión de “[...] los beneficios del depósito y del tránsito para las mercancías que introduzca en los almacenes generales que ha de construir en el muelle de San Beltrán de Barcelona [...]”, Orden de 03/08/1874, Gaceta de Madrid 23/08/1874, p. 465.

⁴⁸ *Estatutos de la Compañía de los Almacenes Generales de Depósito de Palma de Mallorca*, Gaceta de Madrid 04/01/1880, pp. 43-45.

⁴⁹ SERRANO SANZ, José María, *El viraje... op. Cit.*, pp. 5-11

⁵⁰ Real Decreto de 17/07/1877, Gaceta de Madrid 22/07/1877, pp. 208-209, SERRANO SANZ, José María, *El viraje... op. Cit.*, pp. 25-27, COSTAS COMESAÑA, Antón, *Apogeo del Liberalismo... op. Cit.*, pp. 104-108 y COMÍN COMÍN, Francisco, “Los economistas clásicos y los políticos liberales ante los problemas de la economía española (1808-1874)”, en FUENTES QUINTANA, Enrique (Dir.), *Economía y economistas españoles*, volumen 4, Barcelona, 2000, p. 642.

⁵¹ Ley de 11/07/1877, Gaceta de Madrid 12/07/1877, p. 92, art. 31 y Real Decreto de 17/07/1877, Gaceta de Madrid 22/07/1877, pp. 208-213.

⁵² Real Orden de 23/07/1878, citado en Gaceta de Madrid 23/11/1884, p. 477.

⁵³ “[...] con objeto de refundir y armonizar las Ordenanzas generales de la Renta de Aduanas y de introducir en ellas las modificaciones que reclamaba la necesidad de facilitar hasta donde fuese posible las

El nuevo texto avanzó en la liberalización del comercio exterior e interior mediante la reducción de trámites y la simplificación de las formalidades documentales. Se exceptuó del visado consular a algunos Manifiestos de importación⁵⁴, se facilitaron los trasbordos⁵⁵, desaparecieron las zonas fiscales y se suprimieron las Guías de Aduana sobre la circulación interior de los géneros coloniales⁵⁶.

La reglamentación de los Depósitos de Comercio apenas se vio afectada. Continuaban siendo unos almacenes bajo la estricta intervención de la Administración, en aquellos puertos en los que existiera una Aduana de primera clase, donde las mercancías podían ser depositadas libres de toda imposición arancelaria y fiscal⁵⁷. Los únicos géneros admisibles eran los extranjeros y coloniales que no estuvieran sujetos a prohibición ni estanco, quedando excluidos todos los productos nacionales⁵⁸. Las operaciones autorizadas no pasaban de ser las de venta, extracción de muestras y cambios de envase. El plazo máximo de permanencia, inamovible, seguía fijado en cuatro años, bajo cualquier circunstancia⁵⁹. La salida de las mercancías podía ser, en franquicia, al extranjero y a otro Depósito, o bien al *consumo* en el Mercado Nacional, despachadas como si hubieran sido importadas directamente del extranjero⁶⁰.

Pero también se dieron modificaciones. Primero, casos como los de Santander, Palma de Mallorca y principalmente Barcelona llevaron a que se comenzara a reglamentar la concesión de los Depósitos a la iniciativa privada. Se recordó a los particulares que los recintos estaban bajo la intervención del personal de la Aduana, de cuyos sueldos se debían hacer cargo, obligados además a establecer una fianza de 10.000 pesetas para cubrir posibles deudas y comprometiéndose a sufragar los déficit superiores que surgieran de la explotación⁶¹. Segundo, dada la cortedad de fuentes de ingresos con

operaciones del comercio y de la navegación”; Real Decreto de 19/11/1884, Gaceta de Madrid 20/11/1884, p. 429.

⁵⁴ Los Manifiestos pertenecientes a buques que, desde el extranjero, arribaran al Territorio Aduanero en lastre o con mercancías con derechos muy reducidos como única carga quedaron exceptuados del visado expedido por el consulado; Real Decreto de 19/11/1884, Gaceta de Madrid 20/11/1884, art. 45.

⁵⁵ Real Decreto de 19/11/1884, Gaceta de Madrid 20/11/1884, art. 102-105.

⁵⁶ Real Decreto de 19/11/1884, Gaceta de Madrid 20/11/1884, art. 207-213.

⁵⁷ Real Decreto de 19/11/1884, Gaceta de Madrid 20/11/1884, art. 7. A las Aduanas marítimas de Primera Clase habilitadas en 1870 se habían añadido Águilas en Murcia, Carril en Pontevedra y Pasajes en Guipúzcoa; Real Decreto de 19/11/1884, Gaceta de Madrid 23/11/1884, p. 467, Apéndice 1.

⁵⁸ Real Decreto de 19/11/1884, Gaceta de Madrid 20/11/1884, art. 166.

⁵⁹ Real Decreto de 19/11/1884, Gaceta de Madrid 20/11/1884, art. 169, 172 y 173.

⁶⁰ Real Decreto de 19/11/1884, Gaceta de Madrid 20/11/1884, art. 175-183.

⁶¹ Real Decreto de 19/11/1884, Gaceta de Madrid 20/11/1884, art. 7-9.

las que contaban los Depósitos, y lo exiguo que a veces resultaba su rendimiento, se permitió un incremento en las tasas de almacenaje. El derecho de depósito, con carácter de tarifa máxima aplicable, durante el primer semestre de permanencia de los géneros, se elevó del 0,5 al 1 % del valor de la mercancía⁶². Además, las sociedades concesionarias, caso de la Compañía de los Almacenes Generales de Depósito de Barcelona, habían redactado sus propias tarifas, aplicando una tasa específica a las distintas mercancías en función del peso o del bulto, y en concepto de despacho, entrada y salida, almacenaje y seguro⁶³.

La tercera novedad estaba relacionada con la salida de los géneros del Depósito. Por una parte el acuerdo comercial con Portugal y los subsiguientes cambios habidos en el cabotaje permitieron hacer escala en Lisboa y en Oporto, sin que las mercancías transportadas perdieran su nacionalidad⁶⁴. Esta medida facilitó los tránsitos entre los dos países y la comunicación marítima entre distintos puntos de la costa peninsular. Pero por otra parte las mercancías en régimen de Depósito destinadas al extranjero quedaron sujetas al afianzamiento de los derechos de arancel. Esa fianza no era devuelta hasta que el comerciante no justificase, “en un plazo prudencial”, la llegada de los géneros a un puerto extranjero, mediante documentación de las autoridades aduaneras del país de destino⁶⁵. Esta medida, al entorpecer las labores de re-exportación y tránsito, fortalecía el papel de los Depósitos de Comercio como instituciones de almacenamiento previo a la importación.

Por último, los Depósitos fueron habilitados para el suministro a buques. La lista de artículos que se podían considerar como *provisiones a bordo* había sido incrementada con algunas incorporaciones explícitas, como el arroz y el azúcar, y sobre todo por la capacidad discrecional de la Administración de considerar víveres o pertrechos casi

⁶² Real Decreto de 19/11/1884, Gaceta de Madrid 20/11/1884, art. 170 y 173.

⁶³ Compañía de los Almacenes Generales de Depósito de Barcelona, *Reglamento y Tarifas provisionales para las operaciones de la Compañía*, Barcelona, 1874.

⁶⁴ Convenio entre España y Portugal de 27/04/1866, Gaceta de Madrid 08/02/1877, p. 354, art. 10, asumido en las Ordenanzas de Aduanas por Real Orden de 23/07/1878 y por Real Decreto de 19/11/1884, Gaceta de Madrid 20/11/1884, art. 187. ESPIDO BELLO, María do Carme, “Las relaciones comerciales hispano-portuguesas, 1850-1914”, en DE LA MACORRA Y CANO, Luís Fernando y BRANDAO ALVES, Manuel (coord.), *La economía ibérica: una fértil apuesta de futuro*, Mérida, 1999, pp. 182-187 y ESPIDO BELLO, María do Carme, “Las aduanas de la Raya hispano-portuguesa: su importancia en el comercio bilateral a lo largo del período 1854-1914”, en VV. AA., *La Raya luso-española. Relaciones hispano-portuguesas del Duero al Tajo. Actas del Congreso Internacional “Salamanca, punto de encuentro”*, Ciudad Rodrigo, 2002, pp. 125-128.

⁶⁵ Real Decreto de 19/11/1884, Gaceta de Madrid 20/11/1884, art. 177.

cualquier mercancía⁶⁶. La única limitación era cuantitativa, calculada en función del número de tripulantes y pasajeros, y de jornadas programadas de viaje. Toda mercancía en Depósito podía ser extraída como provisión de buque⁶⁷, siempre que éste se dirigiera a un puerto exterior al Territorio Aduanero y desembarcara allí los suministros “[...] que no se consumieron durante el viaje”⁶⁸. Toda vez que seguía sin permitirse la introducción de géneros nacionales en estos recintos y la mayor facilidad para extraer artículos al extranjero por medio de los suministros, los Depósitos de Comercio se fueron consolidando como una herramienta de importación, de redistribución de mercancías entre los distintos puertos de la Península y de fomento del *tránsito*, a través del aprovisionamiento de la flota mercante.

La década de 1880 conoció la expansión de las exportaciones de productos primarios desde España, con especial importancia del Vino, vinculadas a los acuerdos comerciales firmados, principalmente con Francia⁶⁹. Además de la consolidación de Depósitos como los de Barcelona y Santander, se concedieron sendos nuevos recintos en Vigo y Pasajes, ambos bajo la iniciativa privada⁷⁰. Aquel vinculado al progreso de las líneas trasatlánticas asociadas a su puerto y a la conclusión de las líneas ferroviarias que lo habían de comunicar con Portugal, primero, y con el interior peninsular, después⁷¹.

⁶⁶ Los “[...] demás géneros de comer, beber y arder [...] como también todos los efectos en general que los Jefes de las Aduanas consideren por su *cantidad* y clase como destinados al servicio del buque”; Real Decreto de 19/11/1884, Gaceta de Madrid 20/11/1884, art. 46; el subrayado es mío.

⁶⁷ Incluso, el Administrador de la Aduana podía prescindir de los requisitos del afianzamiento de los derechos de Arancel de las mercancías extraídas y del consiguiente justificante de llegada a destino; Real Decreto de 19/11/1884, Gaceta de Madrid 20/11/1884, art. 179.

⁶⁸ Real Decreto de 19/11/1884, Gaceta de Madrid 20/11/1884, art. 178-179.

⁶⁹ PAN-MONTOJO, Juan, “El vino y la política comercial en la Restauración”, en *Agricultura y Sociedad*, nº 72, 1994, pp. 167-204 y PINILLA NAVARRO, Vicente, “Cambio agrario y comercio exterior en la España contemporánea”, en *Agricultura y Sociedad*, nº 75, 1995, pp. 153-180.

⁷⁰ Real Orden de 13/01/1886, Gaceta de Madrid 01/02/1886, p. 301 y Real Orden de 01/03/1886, Gaceta de Madrid 24/0/1886, p. 907. El personal de intervención estaba compuesto por un vista, un auxiliar, un guarda-almacén, un portero y un escribiente.

⁷¹ CARMONA BADÍA, Xoán, “Crisis y transformación de la base industrial gallega”, en NADAL I OLLER, Jordi y CARRERAS I ODRIÓZOLA, Albert (Coord.), *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX-XX)*, Barcelona, 1990, pp. 23-48, CARMONA BADÍA, Xoán, “Recursos, organización y tecnología en el crecimiento de la industria española de conservas de pescado, 1900-1936”, en CATALÁN, Jordi y NADAL I OLLER, Jordi (eds.), *La cara oculta de la industrialización española. La modernización de los sectores no líderes (siglos XIX y XX)*, Madrid, 1994, pp. 127-162, CARMONA BADÍA, Xoán y ALONSO ÁLVAREZ, Luís, “La configuración del tejido empresarial de Galicia (1880-2002)”, en GARCÍA RUIZ, José Luís y MANERA ERBINA, Pablo (eds.), *Historia empresarial de España: un enfoque regional en profundidad*, Madrid, 2006, pp. 281-314 y CARMONA BADÍA, Xoán y NADAL I OLLER, Jordi, *El empeño industrial de Galicia. 250 años de historia, 1750-2000*, Fundación Pedro Barrié de la Maza, A Coruña, 2005, pp. 115-140.

El segundo relacionado con la salida de caldos hacia Francia, bajo control de la empresa londinense Docks & Bonded Warehouses of Pasages Limited⁷². El tráfico de vinos españoles hacia Francia no solo estaba relacionado con el suministro del país vecino, sino también con el abastecimiento indirecto del resto de mercados del occidente europeo, especialmente el Reino Unido⁷³.

No obstante, los Depósitos fueron muy sensibles a la cortedad de los ingresos a obtener sobre el movimiento y almacenaje de mercancías, sumada a la inflexibilidad de los gastos fijos, principalmente el coste de los locales y los sueldos del personal de intervención. Aquellos recintos que no contaban con una base financiera firme, asociada a la emisión de *warrants*, quedaron a merced de la coyuntura económica. A comienzos del decenio de 1890 la recesión comercial y la interrupción de las exportaciones de vino, provocada por la no renovación del acuerdo comercial con Francia, llevaron a varios recintos a la quiebra⁷⁴. La falta de auxilio económico por parte del Estado y la renuencia de la iniciativa privada local a hacerse cargo de forma ilimitada de los déficit contraídos provocaron la supresión de algunos Depósitos. Los de Santander y Pasajes fueron clausurados en marzo de 1892⁷⁵ y en julio de 1893⁷⁶, respectivamente, afectados por la caída de la exportación de vinos hacia el país galo⁷⁷. El de Vigo, en funcionamiento desde comienzos del ochenta y seis, fue cancelado en mayo de 1893 tras acumular pérdidas desde septiembre de 1887⁷⁸.

⁷² Real Orden de 18/11/1889, Gaceta de Madrid 28/11/1889, p. 598. El personal de intervención asignado se componía de un interventor, un vista, un auxiliar, un pesador y un ordenanza.

⁷³ Cfr. GWINNER, Arturo, "La política comercial... op. Cit.", p. 275.

⁷⁴ CALATAYUD GINER, Salvador, "La crisis agraria de finales del siglo XIX en Europa", en *Agricultura y Sociedad*, nº 43, 1987, pp. 163-172, CORONA, Gabriel, "La agricultura en Europa y el nacimiento de la crisis agraria (1880-1914)", en *Agricultura y Sociedad*, nº 70, 1994, pp. 279-292, PAN-MONTOJO, Juan, "El vino y la política comercial... op. Cit.", pp. 167-204 y ALONSO CASTROVIEJO, Jesús Javier, "La agricultura riojana en la crisis finisecular", en *BROCAR: Cuadernos de Investigación Histórica*, nº 23, 1999, pp. 147-166

⁷⁵ "Vista la instancia suscrita por varios comerciantes de Santander en solicitud de que se suprima aquel Depósito Comercial [...]"; Real Orden de 05/03/1892. Gaceta de Madrid 05/04/1892, p. 42.

⁷⁶ "[...] por no alcanzar los productos del establecimiento a cubrir los gastos de plantilla [...]"; Real Orden 08/07/1893, Gaceta de Madrid 02/08/1893, pp. 375-376.

⁷⁷ "[...] en 25 de febrero de 1892 [...] el gerente del Depósito había solicitado el *statu quo* hasta que terminase la campaña de exportación de vinos [...]"; Real Orden 08/07/1893, Gaceta de Madrid 02/08/1893, p. 376; en cursiva en el original.

⁷⁸ "[...] de petición del comercio de Vigo para que [...] se satisfagan los gastos del Depósito Comercial de aquella plaza por cuenta del Estado [...] y que si esto no se estimase conveniente, que se disponga su clausura [...]"; Real Orden de 31/05/1893, Gaceta de Madrid 24/06/1893, p. 1272.

“[...] el Depósito en cuestión no ha tenido el éxito ventajoso que el comercio de Vigo se prometía al pedir su instalación, que los ingresos no han llegado nunca a cubrir los gastos que en el mismo se originaban y, sobre todo, que los principales interesados no se hallan dispuestos a seguir supliendo el déficit [...]”⁷⁹

2.3 EL GIRO PROTECCIONISTA DE 1891

En el paso del decenio de 1880 a la siguiente década, la necesidad de ingresos de la Hacienda, las demandas de defensa arancelaria y el proceso de negociación de la renovación del acuerdo comercial con Francia provocaron un giro hacia el proteccionismo⁸⁰. La crisis presupuestaria estaba causada tanto por la recesión económica, que reducía la base imponible, como por la escasa elasticidad de las herramientas fiscales disponibles. El partido proteccionista se consolidó al aglutinar a los cerealistas del interior, partidarios acérrimos no tanto tiempo atrás del librecambio⁸¹, a los industriales catalanes, principalmente textiles, y a la siderurgia vasca⁸². En 1891 se aprobó un nuevo Arancel con unos derechos muy elevados, buscando hacer más atractiva para Francia la

⁷⁹ Real Orden de 31/05/1893, Gaceta de Madrid 24/06/1893, p. 1272.

⁸⁰ SERRANO SANZ, José María, *El viraje... op. Cit.*, pp. 124-126, NYE, John Vincent, “The myth of free-trade Britain and fortress France: tariffs and trade in the nineteenth century”, en *The Journal of Economic History*, vol. 51, nº 1, 1991, pp. 23-46, TIRADO FABREGAT, Daniel, “Modelos de crecimiento económico endógeno e historia económica: ¿una nueva perspectiva ante el debate protección-librecambio?”, en *Revista de Historia Económica – Journal of Iberian and Latin American Economic History*, año 10, nº 3, 1992, pp. 487-496, IRWIN, Douglas A., “Free trade and protection in nineteenth century Britain and France revisited: a comment on Nye”, en *The Journal of Economic History*, vol. 53, nº 1, 1993, pp. 146-152, NYE, John Vincent, “Reply to Irwin on free trade”, en *The Journal of Economic History*, vol. 53, nº 1, 1993, pp. 153-158, GALLEGO MARTÍNEZ, Domingo y PINILLA NAVARRO, Vicente, “Del librecambio matizado al proteccionismo selectivo: el comercio exterior de productos agrarios y alimentos en España entre 1849-1935”, en *Revista de Historia Económica – Journal of Iberian and Latin American Economic History*, año 14, nº 2, 1996, pp. 371-420, TENA JUNGUITO, Antonio, “Un nuevo perfil del proteccionismo español durante la Restauración, 1875-1930”, en *Revista de Historia Económica – Journal of Iberian and Latin American Economic History*, año 17, nº 3, 1999, pp. 579-621, SABATÉ SORT, Marcela y PARDOS MARTÍNEZ, Eva, “Una cuestión a debatir. El nuevo perfil del proteccionismo español durante la Restauración”, en *Revista de Historia Económica – Journal of Iberian and Latin American Economic History*, año 19, nº 1, 2001, pp. 155-165 y TENA JUNGUITO, Antonio, “Réplica a Sabaté y Pardos”, en *Revista de Historia Económica – Journal of Iberian and Latin American Economic History*, año 19, nº 1, 2001, pp. 167-172.

⁸¹ FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, *Informe que eleva la Junta de esta Sociedad a la Comisión Parlamentaria, nombrada para dictaminar sobre el Proyecto de Ley autorizando el establecimiento de los Depósitos Francos*, Barcelona, 1911, pp. 8-13 y FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, *Informe del Fomento del Trabajo Nacional ante la Comisión Parlamentaria sobre el Proyecto de Ley del Excmo. Sr. Ministro de Hacienda, proponiendo el establecimiento de Zonas Francas*, Barcelona, 1915, p. 17.

⁸² SERRANO SANZ, José María, *El viraje... op. Cit.*, pp. 128-132 y COSTAS COMESAÑA, Antón, “El librecambio, la industrialización y sus desencantos... op. Cit.”, pp. 221-225.

firma de un tratado de comercial⁸³. La no avenencia de este país convirtió en definitiva una Tarifa que se pensaba provisional⁸⁴.

A parte de la fuerte elevación de derechos, el nuevo Arancel no trastocó de forma radical el ordenamiento comercial heredado de Figuerola. No obstante, a esa elevación general se añadió el establecimiento de un recargo especial sobre los artículos de renta⁸⁵. Éstos formaban un conjunto de bienes de consumo de elevado valor unitario, baja elasticidad renta y difícil sustitución⁸⁶. La mayor presión fiscal ejercida sobre las importaciones, tanto por la Tarifa general como por los distintos recargos, incrementó el riesgo de contrabando, respondido por la Administración mediante la reinstauración de controles sobre el movimiento interior de mercancías⁸⁷. Especialmente los artículos coloniales, las primeras materias textiles y los tejidos, para poder circular por la *zona de vigilancia aduanera*, compuesta por los diferentes términos municipales fronterizos, debían ir acompañados de unas guías expedidas por la Aduana de entrada⁸⁸.

Pero a grandes rasgos, el ordenamiento comercial se mantuvo. Los artículos de prohibida importación seguían respondiendo a criterios sanitarios, de defensa nacional y de orden público⁸⁹. La reimportación de productos nacionales en franquicia arancelaria, si bien con una mayor concreción casuística, siguió sujeta a la devolución de la materia nacional sin que ésta hubiese sido alterada⁹⁰. Aumentó la especificación de taras pero las mercancías continuaron adeudando predominantemente por peso bruto⁹¹. También se siguió contemplando la importación, en franquicia, de recipientes para envasar productos nacionales destinados a la exportación⁹². En octubre de 1894 una nueva Ordenanza mantuvo los rasgos principales del sistema administrativo, no obstante incluir

⁸³ SERRANO SANZ, José María, “La Renta de Aduanas en España (1849-1935)”, en *Hacienda Pública Española*, nº 1, 1991, p. 117.

⁸⁴ “Dicho Arancel no estaba destinado a ser el documento que rigiese nuestras relaciones comerciales con el exterior, sino que éstas se iban a fundar en un sistema arancelario, en el cual las tarifas de 1891 iban a quedar reducidas en el proceso negociador”; SERRANO SANZ, José María, *El viraje... op. Cit.*, p. 168.

⁸⁵ Real Decreto de 31/12/1891, Gaceta de Madrid 01/01/1892, p. 11, Tarifa Especial 4ª.

⁸⁶ SERRANO SANZ, José María, “La Renta de Aduanas... op. Cit.”, pp. 114-117.

⁸⁷ “La criminal industria del tráfico internacional fraudulento [...] se desarrolla con más codiciosos estímulos por la elevación de las cuitas de entrada exigibles a las mercancías”; Real Decreto de 23/03/1893, Gaceta de Madrid 25/03/1893, pp. 1009.

⁸⁸ Real Decreto de 23/03/1893, Gaceta de Madrid 25/03/1893, pp. 1009-1011.

⁸⁹ Real Decreto de 31/12/1891, Gaceta de Madrid 01/01/1892, pp. 4-5, Disposición 14ª.

⁹⁰ Real Decreto de 31/12/1891, Gaceta de Madrid 01/01/1892, p. 3, Disposición 7ª.

⁹¹ Real Decreto de 31/12/1891, Gaceta de Madrid 01/01/1892, p. 3, Disposiciones 5ª-6ª.

⁹² Real Decreto de 31/12/1891, Gaceta de Madrid 01/01/1892, p. 2, Disposición 3ª.

nuevos elementos como la zona vigilancia aduanera y la circulación de mercancías por ella, y novedades en el régimen de empleados del cuerpo de Aduanas⁹³. Además se adoptaron algunas variaciones en la reglamentación como la generalización de la licencia de alijo a toda descarga de buques o la simplificación de las declaraciones de despacho⁹⁴.

Así mismo, los Depósitos de Comercio mantuvieron sus principales rasgos⁹⁵, vistos en los epígrafes anteriores, si bien se concretaban algunas condiciones. Primero, se detallaba la franquicia que disfrutaban las mercancías en Depósito, que quedaban libres de “[...] los derechos de Arancel y los impuestos especiales o equivalentes al de Consumos [...]”⁹⁶. Segundo, se especificaban las formalidades a las que tenían que responder los géneros enviados al extranjero. Éstos no solo quedaban bajo la comprobación de salida, mediante factura, declaración y reconocimiento, sino también bajo una justificación de llegada al destino previamente declarado, por medio de un certificado consular⁹⁷. Por último, se fijaban los criterios para evaluar la cantidad de mercancías que desde un Depósito se podían embarcar como víveres y provisiones, en función de “[...] la duración probable del viaje, y el número de tripulantes y pasajeros”⁹⁸.

Esta mayor puntualización de formalidades no tenía que convertirse necesariamente en una mayor restricción. Antes bien, una clarificación de la normativa podía jugar a favor de los comerciantes, reduciendo los márgenes de discrecionalidad de la Administración de Aduanas. Además, la nueva Ordenanza contemplaba las *mermas naturales* sobre las mercancías depositadas. Tanto los derechos de arancel como la tasa de almacenaje se aplicaban sobre las cantidades declaradas a la entrada. Pero en el despacho de salida, en el momento de adeudar la tarifa de importación, se podían descontar

⁹³ Real Decreto de 15/10/1894, Gaceta de Madrid 27/10/1894, pp. 281-282.

⁹⁴ Real Decreto de 15/10/1894, Gaceta de Madrid 27/10/1894, art. 76, 87, 88 y 89.

⁹⁵ Los Depósitos existentes en octubre de 1894 eran los de Barcelona, Cádiz, Mahón y Málaga; Real Decreto de 15/10/1894, Gaceta de Madrid 27/10/1894, art. 4. A la lista de Aduanas marítimas de Primera Clase sólo se habían añadido los puertos de Algeciras en la provincia de Cádiz y Marín en Pontevedra; Real Decreto de 15/10/1894, Gaceta de Madrid 25/11/1894, Apéndice 1.

⁹⁶ “Tampoco podrán [las mercancías en Depósito] ser objeto de imposición de ninguna clase en beneficio del Estado, de la provincia o del Municipio”; Real Decreto de 15/10/1894, Gaceta de Madrid 27/10/1894, art. 4-5.

⁹⁷ “Los interesados presentarán una obligación [...] de pagar los derechos e impuestos correspondientes si, en un plazo prudencial [...] no presentasen dicho certificado [...]”; Real Decreto de 15/10/1894, Gaceta de Madrid 28/10/1894, art. 217-218.

⁹⁸ Real Decreto de 15/10/1894, Gaceta de Madrid 28/10/1894, art. 219. Sobre las provisiones y pertrechos, ver Real Decreto de 15/10/1894, Gaceta de Madrid 27/10/1894, art. 67 y 70.

disminuciones de peso que respondieran a causas naturales⁹⁹. Por otra parte, los Depósitos seguían limitados a contener mercancías extranjeras y coloniales¹⁰⁰. En cuanto al tráfico colonial, la última función desempeñada por estos recintos fue la de admitir artículos enviados desde Cuba y Puerto Rico, despachados por las autoridades españolas. Una vez depositadas, tanto éstas como las coloniales ya almacenadas podían adeudar por los derechos de Arancel que hasta entonces habían regulado las relaciones entre la metrópoli y las islas recién independizadas¹⁰¹. Esta medida, establecida primero para el azúcar cubano, se amplió pocas semanas después al aguardiente de caña, al café, al cacao y a otros coloniales procedentes tanto de Cuba como de Puerto Rico¹⁰².

2.4 DEPÓSITOS ESPECIALES DE VINO Y ALMACENES GENERALES

Desde la década de 1870 la expansión del comercio exterior español había descansado en buena medida en la exportación de vino a Francia¹⁰³, condicionando la firma de Convenios¹⁰⁴, la tarificación del Arancel y la propia redacción de las Ordenanzas, además de provocar el desarrollo del sector vitivinícola de algunas regiones¹⁰⁵. No obstante, los ciclos de las cosechas, que alternaban años de poco fruto con otros de abundancia con la consiguiente caída de precios, una base financiera de las explotaciones en muchos casos endeble y los problemas sanitarios, como el mildiu de la vid, cau-

⁹⁹ Real Decreto de 15/10/1894, Gaceta de Madrid 28/10/1894, art. 208.

¹⁰⁰ Real Decreto de 15/10/1894, Gaceta de Madrid 28/10/1894, art. 207.

¹⁰¹ Real Orden de 23/12/1898, Gaceta de Madrid 03/01/1899, p. 27.

¹⁰² Real Orden de 23/12/1898, Gaceta de Madrid 03/01/1899, p. 27 y Real Orden de 03/02/1899, Gaceta de Madrid 12/02/1899, p. 553.

¹⁰³ PAN-MONTOJO, Juan, *La bodega del mundo. La vid y el vino en España (1800-1936)*, Madrid, 1994, pp. 122-205 y COLOMÉ FERRER, Josep, “El sector vitícola español durante la segunda mitad del siglo XIX y primer tercio del XX: el impacto de la demanda francesa, la crisis ecológica y el cambio técnico”, en CARMONA, Juan, COLOMÉ, Josep, PAN-MONTOJO, Juan y SIMPSON, James (eds.), *Viñas, bodegas y mercados. El cambio técnico en la vitivinicultura española 1850-1936*, Zaragoza, 2001, pp. 43-50.

¹⁰⁴ “Estamos en la época de la gran euforia de la vinicultura [...] se quiere aprovechar el momento bajo de Francia para introducirse y consolidarse en otros mercados, de forma que se note menos la pérdida del mercado francés cuando la producción se recupere en el país vecino [...] Sin embargo, no se consiguió el objetivo de diversificar los mercados del vino; Francia siguió siendo el comprador de entre un 70 y un 89% del exportado y esta dependencia tendrá consecuencias desastrosas a partir de 1892”; SERRANO SANZ, José María, *El viraje proteccionista de la Restauración. La política comercial española, 1875-1895*, Madrid, 1987, p. 55-57.

¹⁰⁵ CARNERO i ARBAT, Teresa, *Expansión vinícola y atraso agrario (1870-1900). La viticultura española durante la gran depresión*, Madrid, 1980 y SIMPSON, James, *La agricultura española (1765-1965): la larga siesta*, Madrid, 1997, pp. 275-285.

saron el inicio de la recesión de la viticultura, efectiva desde 1886¹⁰⁶. A estos problemas se sumó a comienzos de los noventa la no renovación del tratado comercial con Francia, que cerraba este mercado a los caldos españoles, y la irrupción de la filoxera en las postrimerías de esa década¹⁰⁷.

Los crecientes problemas para colocar el vino español en el exterior, esencialmente en Francia, intentaron ser contrarrestados, en lo tocante a recintos aduaneros, mediante unos Depósitos especialmente habilitados para la admisión, mezcla y exportación vinícola. En julio de 1894 se autorizó el establecimiento de Depósitos Especiales de vino, en aquellos puertos que contaran con una Aduana habilitada para la exportación de esta mercancía, donde se admitían caldos nacionales y franceses, en franquicia¹⁰⁸. El objetivo era proceder a la mezcla de unos con otros, guardando una proporción mínima de aportación nacional del 60 %, para destinar el producto resultante a la exportación¹⁰⁹. Con este proceder se buscaba burlar las trabas arancelarias francesas a las importaciones de vino español, al rebajar su contenido alcohólico, y pasar a realizar una tarea que hasta entonces estaba principalmente en manos de firmas galas.

También estaba contemplado el despacho al mercado español de las mezclas obtenidas, adeudando el Impuesto de Consumos sobre la totalidad del mosto y los derechos de Arancel sobre el componente francés, más un 5 % de recargo¹¹⁰. La dificultad radicaba en controlar la proporción real en la que los caldos galos habían entrado en el *coupage*. Para ello se reglamentó un complicado procedimiento de solicitudes, permisos, declaraciones juradas e intervenciones¹¹¹. El único Depósito Especial habilitado empezó a funcionar en Pasajes a comienzos de 1895. En los veinte meses que estuvo abierto admitió poco más de medio millón de litros de vino, con casi trescientos noventa mil de caldo nacional, apenas un 0,02 % de la producción nacional de mosto de

¹⁰⁶ LANA BERSAIN, José Miguel, “Progresos y regresos en la vitivinicultura navarra: la acción pública y sus contextos sociales (1850-1936)”, en CARMONA, Juan, COLOMÉ, Josep, PAN-MONTOJO, Juan y SIMPSON, James (eds.), *Viñas, bodegas y mercados. El cambio técnico en la vitivinicultura española 1850-1936*, Zaragoza, 2001, pp. 278-282.

¹⁰⁷ PAN-MONTOJO, Juan, *La bodega del mundo... op. Cit.*, pp. 206-250.

¹⁰⁸ Ley de 14/07/1894, Gaceta de Madrid 17/07/1894, p. 235, art. 1.

¹⁰⁹ Ley de 14/07/1894, Gaceta de Madrid 17/07/1894, p. 235, art. 2.

¹¹⁰ Ley de 14/07/1894, Gaceta de Madrid 17/07/1894, p. 235, art. 2-3 y Real Decreto de 13/09/1894, Gaceta de Madrid 15/09/1894, p. 942, art. 22.

¹¹¹ Real Decreto de 13/09/1894, Gaceta de Madrid 15/09/1894, p. 942, art. 20-21.

1895¹¹². Las salidas, en su inmensa mayoría realizadas al extranjero y concentradas en 1896, tampoco llegaron a representar el 0,08 % de las exportaciones vinícolas españolas de ese año¹¹³. La inmensa mayoría del vino despachado al mercado interior, no fueron verdaderas importaciones sino adeudos por mermas en el producto, ocurridas antes o después de las operaciones de mezcla¹¹⁴.

Tabla 2.2 Mezcla de vinos en el Depósito Especial de Pasajes, 1895-96

	Vino Francés (Litros)	Vino Nacional (Litros)	Mezclas		Salida de Vinos Mezclados (1)				
	Importado	Introducido	Total (Litros)	% Vino Nacional	Al Extranjero Litros	%	A Consumo Litros	%	En Depósito Litros
Feb-May 1895	92.380	131.434	171.344	76,4	3.165	1,8	571	0,3	167.608
Jun-Sep 1895	30.309	40.726	59.617	68,3	0	0,0	369	0,2	226.856
Oct '95-Ene '96	0	41.300	64.793	63,7	3.375	1,2	357	0,1	287.917
Feb-May 1896	0	0	0		90.625	31,5	447	0,2	196.845
Jun-Sep 1896	0	173.689	213.978	81,4	409.531	99,7	1.292	0,3	0
Total	122.689	387.149	509.732	76,0	506.696	99,4	3.036	0,6	

(1): Porcentaje sobre el total de vino mezclado existente en el Depósito Especial, compuesto por los *coupages* realizados ese cuatrimestre más las mezclas no despachadas y almacenadas.

Fuente: Elaboración Propia a partir de Gacetas de Madrid 06/04/1895, p. 82, 09/05/1895, p. 502, 07/09/1895, p. 884, 08/07/1895, p. 108, 03/09/1895, p. 832, 04/10/1895, p. 62, 01/11/1895, p. 362, 30/11/1895, p. 688, 29/12/1895, p. 1018, 04/02/1896, p. 460, 03/03/1896, p. 776, 02/04/1896, p. 26, 29/04/1896, p. 308, 02/06/1896, p. 692, 04/07/1896, p. 70, 04/08/1896, p. 462, 03/10/1896, p. 38 y 03/11/1896, p. 397.

El vino francés, poco más de 1.200 hectolitros, cuya entrada se detuvo en junio de 1895, tan sólo participó en las mezclas en un 24 %, muy por debajo del porcentaje máximo contemplado para los caldos galos. Estas restricciones¹¹⁵ lastraron el funcionamiento de esta institución hasta el punto de obligar a la revisión de la normativa en 1899, que permitió una mayor proporción de vino francés si bien a costa de impedir la introducción de esas mezclas en el Mercado Nacional¹¹⁶.

¹¹² GRUPO de ESTUDIOS de HISTORIA RURAL, *Estadísticas históricas de la producción agraria española, 1850-1936*, Madrid, 1991, pp. 1181-1202. Aunque los caldos entrados en el Depósito Especial de Pasajes pertenecen a las cosechas de 1894 y 1895, la simple comparación con el segundo de estos años sirve para comprobar la muy escasa importancia de este recinto en el conjunto del movimiento vinícola nacional.

¹¹³ CARRERAS, Albert y TAFUNELL, Xavier, *Estadísticas históricas de España, Siglos XIX-XX*, Volumen I, Bilbao, 2005, p. 331.

¹¹⁴ “No se concederá rebaja alguna por mermas y derrames [...] Las faltas que se observen deberán pagar los derechos de Arancel”; Real Decreto de 13/09/1894, Gaceta de Madrid 15/09/1894, p. 942, art. 27.

¹¹⁵ “[...] las restricciones reglamentarias existentes no ofrecen las facilidades que demanda el desarrollo de las operaciones propias de las mezclas y de aquí que los Depósitos no hayan podido surtir los beneficios efectos que se esperaban [...]”; Real Decreto de 04/04/1899, Gaceta de Madrid 05/04/1899, p. 35.

¹¹⁶ Real Decreto de 04/04/1899, Gaceta de Madrid 05/04/1899, p. 35, art. 1.

A pesar de su muy escaso desenvolvimiento real, el Depósito Especial de Pasajes incorporó elementos de gran importancia para el desarrollo posterior de los recintos francos. Primero, la admisión tanto de mercancía extranjera como de productos nacionales, novedad en estas instituciones. Segundo, sumar la mezcla, y la consiguiente preparación de artículos para su comercialización directa, a la lista de operaciones posibles en Depósito. Tercero, que el destino principal de los géneros ya no fuera la importación sino la exportación directa a los mercados consumidores. Cuarto, la posibilidad de destinar esos mismos géneros al Mercado Nacional, si bien la observación de los orígenes de las partes de vino francés y español empleadas en la mezcla tuvo inconvenientes¹¹⁷. Incrementar los controles suponía comprometer la agilidad operativa del recinto; relajar el celo podía fomentar el fraude. Esto enlaza con el quinto y último elemento: lo que para unos era un recinto lastrado por las restricciones¹¹⁸, para otros no fue sino un pozo de contrabando y defraudación¹¹⁹. Estas dos visiones antagónicas, irreconciliables, estuvieron en la base de los debates de comienzos del novecientos sobre el establecimiento de las zonas neutrales en España.

A comienzos del siglo XX continuó aumentando la presencia de la iniciativa privada en los Almacenes Generales de Depósito. En diciembre de 1902 Juan Montalvo O'Farril obtuvo la autorización para establecer Almacenes Generales en los puertos de Alicante, Coruña, Gijón, Sevilla y Valencia¹²⁰, y en agosto del año siguiente se concedió un recinto similar a Manuel Meneses en Palma de Mallorca¹²¹. En 1907, en el mes de junio, Vicente Ibáñez Ortiz obtuvo otras tantas concesiones en Alicante, Coruña, Gijón, Sevilla y Valencia¹²², y en septiembre del año siguiente el Banco de Vigo consti-

¹¹⁷ Motivada por la no desnacionalización de la mercancía nacional entrada en Depósito.

¹¹⁸ Real Decreto de 04/04/1899, Gaceta de Madrid 05/04/1899, p. 35, en su *exposición de motivos* no hacía sino incluir los argumentos de los solicitantes de la ampliación del porcentaje de vino francés que se podía emplear en las mezclas.

¹¹⁹ Sobre la actitud de la Diputación Provincial de Logroño respecto del Depósito Especial de Pasajes, ver FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, *Informe que eleva la Junta de esta Sociedad a la Comisión Parlamentaria...*, Barcelona, 1911, pp. 47-50; CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO E INDUSTRIA DE ZARAGOZA, *Las Zonas Neutrales*, Zaragoza, 1914, p. 34.

¹²⁰ Real Orden de 20/12/1902, citado en Gaceta de Madrid 23/08/1903, p. 2035.

¹²¹ Real Orden de 08/08/1903, Gaceta de Madrid 23/08/1903, p. 2035.

¹²² Real Orden de 18/06/1907, Gaceta de Madrid 28/06/1907, p. 1215. La concesión no suponía una inmediata puesta en funcionamiento de ningún recinto, pero brindaba a cada concesionario un derecho de prelación sobre otros agentes que quisieran instalar una institución parecida en el mismo puerto.

tuyó unos Almacenes Generales de Depósito en esa ciudad¹²³. El objetivo explícito de estas autorizaciones era tanto facilitar las importaciones como fomentar las exportaciones, admitiendo tanto géneros extranjeros como nacionales¹²⁴. Estas distintas procedencias debían ser custodiadas en edificios independientes, de cuyas condiciones técnicas pronto se hizo cargo el Ministerio de Fomento, en sustitución del de Hacienda¹²⁵. Además, en estos Almacenes se podía aplicar el régimen de Depósito sobre las mercancías no nacionales ni nacionalizadas, manteniendo la franquicia arancelaria y fiscal sobre estas introducciones, y pudiendo expedir *warrants* sobre el valor que representarían¹²⁶.

En esos años también se ensayó una nueva versión de recinto, los Almacenes Generales de Comercio, concedidos en agosto de 1901 a la Junta de Obras del Puerto de Barcelona. Ésta, como concesionaria, era la propietaria de las instalaciones puestas al servicio de los Almacenes, debía responsabilizarse ante la Hacienda de las mercancías contenidas y reintegrar a este departamento los gastos ocasionados por la intervención de la Administración de Aduanas¹²⁷. Siendo el objetivo tanto realizar despachos de importación como fomentar la exportación de artículos nacionales, se admitían productos nacionales y extranjeros siempre que permanecieran en locales independientes y que estuvieran incluidos en una relación de artículos permitidos¹²⁸. Esta lista fue ampliada unos meses más tarde para ambas procedencias, ante el incremento del movimiento comercial del puerto barcelonés y la constancia, por parte de la Administración, de no existir perjuicio para la Hacienda¹²⁹.

Para poder enviar una mercancía a los Almacenes Generales de Comercio, debía figurar así consignada en la Declaración de despacho. Además, no se podía subdividir en varios despachos el cargamento comprendido en una Declaración, debiendo condu-

¹²³ ARCHIVO HISTÓRICO DE PONTEVEDRA, *Registro Mercantil de la Propiedad de Pontevedra*, Libro de Sociedades, Tomo III, hoja 121, folios 58-69.

¹²⁴ Real Orden de 08/08/1903, Gaceta de Madrid 23/08/1903, p. 2035, art. 1-2 y Real Orden de 18/06/1907, Gaceta de Madrid 28/06/1907, p. 1215, art. 1-2.

¹²⁵ Cfr., Real Orden de 08/08/1903, Gaceta de Madrid 23/08/1903, p. 2035, art. 2, donde los planos debían ser presentados al Ministerio de Hacienda y Real Orden de 17/02/1912, Gaceta de Madrid 02/03/1912, p. 647, donde el expediente ya pasaba por el Ministerio de Fomento.

¹²⁶ Real Orden de 08/08/1903, Gaceta de Madrid 23/08/1903, p. 2035, art. 4-5 y Real Orden de 18/06/1907, Gaceta de Madrid 28/06/1907, p. 1215, art. 4-5.

¹²⁷ Real Decreto de 06/08/1901, Gaceta de Madrid 11/08/1901, p. 651, art. 1, 2 y 5.

¹²⁸ Real Decreto de 06/08/1901, Gaceta de Madrid 11/08/1901, p. 651, art. 1 y 3, y Real Orden de 13/08/1901, Gaceta de Madrid 21/08/1901, p. 818, art. 6.

¹²⁹ Real Decreto de 05/03/1903, Gaceta de Madrid 06/03/1903, pp. 943-944.

cirse por entero a un único destino¹³⁰. No obstante, la mayor limitación existente era la ausencia de franquicia sobre los géneros extranjeros introducidos. Éstos debían haber pagado los aranceles de importación antes de ser admitidos en los Almacenes, o hacerlo en el momento inmediato a su entrada. Además estos derechos no eran devueltos ni siquiera en el caso de ser expedidos fuera del Territorio Aduanero¹³¹. Esta situación cambió en 1910 cuando Crédito & Docks de Barcelona, la sucesora de la Compañía de los Almacenes Generales y arrendataria del Depósito de Comercio barcelonés, se hizo cargo de la explotación de los Almacenes de la Junta de Obras¹³². En ese momento la empresa aprovechó para obtener del Gobierno la habilitación de una parte de los Almacenes Generales de Comercio como Depósito, funcionando bajo su normativa propia y, en consecuencia, pasando a disfrutar las mercancías extranjeras de franquicia arancelaria y fiscal¹³³. Además, en la parte de estos Almacenes que seguía sujeta al Reglamento de agosto de 1901, los cereales extranjeros introducidos y guardados en un local aislado, y con las necesarias medidas de seguridad, podían permanecer hasta cuarenta días sin pagar los derechos de Arancel¹³⁴.

¹³⁰ Real Orden de 13/08/1901, Gaceta de Madrid 21/08/1901, p. 818, art. 4.

¹³¹ Real Decreto de 06/08/1901, Gaceta de Madrid 11/08/1901, p. 651, art. 3.

¹³² Real Decreto de 14/06/1910, Gaceta de Madrid 15/06/1910, p. 570.

¹³³ Real Decreto de 14/06/1910, Gaceta de Madrid 15/06/1910, p. 570, art. 1.

¹³⁴ Real Decreto de 14/06/1910, Gaceta de Madrid 15/06/1910, pp. 570-571, art. 2.

3 LAS ADMISIONES TEMPORALES

Mientras los recintos francos permanecían sin apenas cambios, la Aduana ensayó otras herramientas comerciales. Una fue la Ley de Primeras Materias que intentaba fomentar la actividad del país aplicando rebajas arancelarias a los insumos foráneos que empleara la industria. Otra fueron las Admisiones Temporales.

El *tráfico de perfeccionamiento activo* exime de Arancel las materias extranjeras que son incorporadas a productos nacionales destinados a la exportación así como el *pasivo* dispensa ese tributo a los géneros de origen autóctono en su retorno tras ser transformados en otro país. En España únicamente quedó contemplada la primera opción con la Ley de Admisiones Temporales de 1888. Lejos de aprobar un sistema de admisiones, solo abrió la posibilidad de que cada operador lo solicitara para un determinado insumo y proceso de elaboración, enfrentándose al celo de otros productores y a la renuencia de la Aduana a perder fuentes de ingresos.

La exigencia de una estricta identidad entre el insumo admitido y la materia despachada limitaba la gama de elaboraciones que se podían adscribir a la Admisión Temporal. El género extranjero debía pagar íntegramente los derechos de Arancel, que no eran devueltos hasta que el comerciante no demostrara la llegada a destino del producto en el plazo estipulado. Las primeras admisiones, concentradas en Barcelona, apenas tuvieron relevancia y se debieron ajustar a una severa reglamentación.

Tras el Arancel de 1906 la admisión de la hoja de lata y de los tejidos crudos de algodón incorporaron varias novedades. En ambos casos el beneficiario no era un operador individual sino colectivo, al partir la solicitud de sendas asociaciones de empresarios. También se consiguió que la entrada y salida de los géneros se pudiera verificar por cualquier Aduana. Al estallar la Gran Guerra, las complicaciones generadas al comercio obligaron a la Administración española a reducir las exigencias documentales, a ampliar el plazo para exportar el producto resultante y, finalmente, a sustituir el pago de los derechos de Arancel por su afianzamiento. En los años veinte, a pesar de los intentos de la Aduana por restituir el régimen a sus condiciones anteriores, los operadores lograron consolidar las ventajas obtenidas en los años de contienda.

3.1 EL TRÁFICO DE PERFECCIONAMIENTO

En la década de 1880 se introdujeron dos nuevos elementos en la política arancelaria española. El primero fue la reducción de derechos arancelarios sobre las mercancías empleadas por la industria como materias primas, desde carbones hasta hilos de goma¹. El objetivo era situar “[...] a la industria nacional en condiciones de emprender sostenible competencia con los países que marchan a la cabeza del progreso”². Esta disposición contemplaba, a parte de la propia rebaja, su aplicación a toda mercancía considerada como insumo industrial, independientemente de que procedieran de naciones convenidas o de países con los que no existiera acuerdo comercial³. Con rebajas superiores en algunos casos al 80 por ciento, el promedio de reducción se situó en torno a la mitad del derecho de Arancel señalado para cada *primera materia*, proveniente tanto de naciones convenidas como del resto de procedencias. Las partidas más afectadas fueron las materias primas del sector textil y los nuevos abonos químicos para la agricultura. La medida entró en vigor el 1 de agosto de 1883 para las mercancías que hicieran su entrada en el Mercado Nacional y para todas aquellas que en esa fecha estuvieran en los almacenes de Aduana, sin despachar a consumo, o en los Depósitos de Comercio⁴.

El segundo nuevo elemento de la política arancelaria española fue la enunciación del régimen de Admisiones Temporales. El concepto de *tráfico de perfeccionamiento* nació vinculado al comercio internacional, especialmente de *tránsito*, y a la creciente transnacionalización de los procesos productivos. Se entiende por perfeccionamiento toda aquella transformación donde una o varias mercancías foráneas son admitidas, libres de derechos arancelarios e impuestos, para ser vueltas a expedir fuera del Mercado Nacional⁵. Se distinguió entre tráfico de perfeccionamiento *activo* y *pasivo*; en el primero un país admitía un artículo extranjero, libre de imposiciones, y le incorpora-

¹ Ley de 23/07/1883, Gaceta de Madrid 24/07/1883, p. 131, art. 1.

² Real Decreto de 30/11/1886, Gaceta de Madrid 04/12/1886, p. 665.

³ Ley de 23/07/1883, Gaceta de Madrid 24/07/1883, p. 131, art. 2.

⁴ Circular de 25/07/1883, Gaceta de Madrid 25/07/1883, p. 140, art. 1.

⁵ El “[...] régimen de *admisiones temporales*, que permite la introducción de mercancías sin el pago de derechos para ser transformadas o modificadas por la industria, con las garantías necesarias de que no han de ser consumidos dentro del país [...]”; Real Decreto de 30/11/1886, Gaceta de Madrid 04/12/1886, p. 665, en cursiva en el original.

ba materias y/o trabajo nacional, destinando el producto resultante a la exportación. En el segundo, ese mismo país admitía en franquicia una mercancía nacional enviada previamente al extranjero, donde había sido transformada.

Tabla 3.1 Ley de primeras materias: rebaja sobre los derechos del Arancel

Artículo Nombre	Derechos Arancel (Ptas)		Derechos Ley Primeras Mate- rias (Ptas)	% Rebaja	
	Columna Autónoma	Columna Convencional		Sobre 1ª Columna	Sobre 2ª Columna
Aceite de coco y otros aceites sólidos	8,00	6,40	1,00	-87,5	-84,4
Duelas	15,00	15,00	2,00	-86,7	-86,7
Seda cruda	1,50	0,70	0,25	-83,3	-64,3
Yute, Abacá y otras fibras vegetales	1,05	1,05	0,20	-81,0	-81,0
Simientes de semillas oleaginosas	1,00	0,91	0,20	-80,0	-78,0
Azufre	1,25	0,65	0,25	-80,0	-61,5
Cáñamo en rama	10,00	9,90	2,00	-80,0	-79,8
Borra de seda hilada	0,50	0,30	0,10	-80,0	-66,7
Añil y Cochinilla	0,45	0,21	0,10	-77,8	-52,4
Nitrato de Sosa y Sulfato de amoníaco	1,00	0,66	0,25	-75,0	-62,1
Carbonatos	3,80	2,50	1,00	-73,7	-60,0
Colores artificiales	2,30	1,00	0,75	-67,4	-25,0
Fósforo	0,70	0,60	0,25	-64,3	-58,3
Extractos tintóreos	7,80	5,75	3,00	-61,5	-47,8
Palos tintóreos y cortezas curtientes	0,25	0,20	0,10	-60,0	-50,0
Nitrato de Potasa	3,75	3,70	1,50	-60,0	-59,5
Óxidos de plomo	5,00	4,60	2,00	-60,0	-56,5
Lana	28,00	24,30	12,00	-57,1	-50,6
Lana lavada	56,00	48,60	24,00	-57,1	-50,6
Cueros y Pieles	12,60	12,15	6,00	-52,4	-50,6
Carbones minerales	2,50	2,50	1,25	-50,0	-50,0
Cloruro de cal	2,60	2,00	1,30	-50,0	-35,0
Féculas	2,00	2,00	1,00	-50,0	-50,0
Cerdas, crines y pelos	2,00	2,00	1,00	-50,0	-50,0
Grasas animales	1,90	1,70	1,00	-47,4	-41,2
Goma elástica	5,10	5,10	3,00	-41,2	-41,2
Acido nítrico	6,50	6,50	4,00	-38,5	-38,5
Acido sulfúrico	2,28	2,28	1,50	-34,2	-34,2
Parafina, ceras y espermas de ballena	25,00	21,00	16,50	-34,0	-21,4
Acido clorhídrico	1,50	1,45	1,00	-33,3	-31,0
Hilos de goma	0,75	0,75	0,50	-33,3	-33,3
Borra de seda cardada	0,15	0,15	0,10	-33,3	-33,3
Lino en rama	2,70	2,70	2,00	-25,9	-25,9
Estambre	1,35	1,10	1,00	-25,9	-9,1
Algodón en rama	1,50	1,20	1,20	-20,0	0,0
Aros, Flejes y Enrejados	1,25	1,25	1,00	-20,0	-20,0
Demás aceites vegetales, salvo de oliva	28,00	26,40	23,00	-17,9	-12,9
Lana cardada	33,25	33,25	33,00	-0,8	-0,8

Fuente: Elaboración propia a partir de Real Decreto de 23/07/1882, Gaceta de Madrid 25/07/1882, pp. 291-298 y Ley de 23/07/1883, Gaceta de Madrid, 24/07/1883, p. 131.

En España el perfeccionamiento pasivo estaba impedido al limitarse el beneficio de reimportación en franquicia a los géneros nacionales devueltos del extranjero y de las provincias de ultramar en estricta *identidad* de calidades. El artículo no podía haber sufrido la más mínima alteración o transformación⁶. El perfeccionamiento activo no estuvo contemplado por la normativa hasta abril de 1888, fecha de aprobación de la Ley de Admisiones Temporales. Con el objetivo de evitar el fraude y de preservar los intereses de industrias ya establecidas, este régimen fue acompañado de una “severa reglamentación”⁷. Primero, los derechos de Arancel debía ser bien afianzados bien pagados, no siendo devuelta la fianza o reingresado el pago hasta que estuviera justificada la llegada a un destino exterior al Territorio Aduanero⁸. Además, el agente que importara, transformara y volviera a expedir la mercancía al extranjero debía ser la misma persona o empresa⁹.

Segundo, las mercancías en régimen de Admisión quedaban sujetas al principio de identidad estricta: la cantidad, en peso, admitida como materia prima y exportada como insumo incorporado debía ser la misma. La cantidad de *materia admitida* incorporada al producto exportado debía estar estrictamente controlada¹⁰. Esto limitaba la gama de operaciones industriales que podían acogerse a este régimen a aquellas donde cantidades, calidades y procesos fueran fáciles de conocer e intervenir. Tercero, la salida, que salvo en “circunstancias muy especiales” debía efectuarse por la misma Aduana de entrada¹¹, podía hacerse a las provincias de Ultramar, donde era considerada extra-

⁶ En los sucesivos Aranceles se aumentaron los casos explícitos en los que se reconocía la reimportación sobre artículos nacionales, pero no se amplió el concepto sobre el que descansaba este beneficio; Decreto de 12/07/1869, Gaceta de Madrid 27/07/1869, Disposiciones 2ª y 8ª, Real Decreto de 17/07/1877, Gaceta de Madrid 22/07/1877, Disposición 6ª y Real Decreto de 23/07/1882, Gaceta de Madrid 25/07/1882, Disposición 7ª.

⁷ Real Decreto de 30/11/1886, Gaceta de Madrid 04/12/1886, p. 665.

⁸ Real Decreto de 30/11/1886, Gaceta de Madrid 04/12/1886, p. 666, art. 3-5 y Ley de 14/04/1888, Gaceta de Madrid 15/04/1888, p. 165, art. 3.

⁹ Real Decreto de 30/11/1886, Gaceta de Madrid 04/12/1886, p. 666, art. 7 y Ley de 14/04/1888, Gaceta de Madrid 15/04/1888, p. 165, art. 5.

¹⁰ “[...] adquirir la seguridad de que la materia empleada por la industria es la que ha sido importada; a intervenir de un modo exacto las cantidades elaboradas que verifiquen su salida [...] la concesión debe siempre tener lugar con exacto conocimiento de las condiciones de la mercancía a que se refiera, de las manipulaciones a que se destine [...]”; Real Decreto de 30/11/1886, Gaceta de Madrid 04/12/1886, p. 665.

¹¹ Ley de 14/04/1888, Gaceta de Madrid 15/04/1888, p. 165, art. 4.

njera procedente de nación convenida¹², al extranjero o a un Depósito de Comercio. En los dos primeros casos, la devolución de los derechos pagados o afianzados se haría en la forma que dispusiera la normativa de autorización respectiva de cada caso. Enviada a un Depósito, bastaba un certificado de entrada expedido por su Aduana¹³. Esto podía representar, a priori, una ventaja para estos recintos como instituciones complementarias del régimen de Admisión y, por extensión, del propio tráfico de perfeccionamiento.

Si bien la primera restricción iba a tener un fuerte peso sobre las situaciones individuales, al obligar a un gran esfuerzo financiero al agente importador y la segunda limitaba seriamente la variedad de industrias que se podían acoger a este régimen, fue la cuarta restricción la que mayor trascendencia global tuvo. La Ley de 1888 en realidad no autorizó ninguna admisión temporal, que pasaban a depender de autorizaciones concretas y específicas para cada caso¹⁴. El proceso comenzaba con la solicitud de un interesado a la que seguía un período de Información Pública de treinta días, donde particulares y entidades económicas podían expresar su oposición si notaban perjuicio a sus intereses. El expediente era además sometido a la Junta de Aranceles y Valoraciones que vigilaba que no existiera daño a la Hacienda, en forma de fraude o de pérdida sensible de ingresos, y era la encargada de dictar el reglamento en caso de otorgarse la Admisión¹⁵. En este caso los impugnadores aún disponían de la vía contenciosa para recurrir tal autorización¹⁶. El solicitante, que había soportado todo el esfuerzo y los gastos para conseguir la Admisión Temporal, no disponía de ningún privilegio al ser la autorización extensiva a todo concurrente, en las mismas condiciones¹⁷. El riesgo existente de enfrentar gorriones, por parte del solicitante, tal vez disuadiera a muchos de éstos de iniciar un proceso como éste.

En los meses siguientes a dictarse esta Ley fueron rechazadas dos solicitudes. La primera fue presentada por un fabricante de chocolates para la Admisión del cacao,

¹² Recibiendo “el trato [arancelario] de Nación más favorecida”; Ley de 14/04/1888, Gaceta de Madrid 15/04/1888, p. 165, art. 2.

¹³ Real Decreto de 30/11/1886, Gaceta de Madrid 04/12/1886, p. 666, art. 5 y Ley de 14/04/1888, Gaceta de Madrid 15/04/1888, p. 165, art. 3.

¹⁴ Real Decreto de 30/11/1886, Gaceta de Madrid 04/12/1886, p. 665.

¹⁵ Ley de 14/04/1888, Gaceta de Madrid 15/04/1888, p. 165, art. 6-8.

¹⁶ Ley de 14/04/1888, Gaceta de Madrid 15/04/1888, p. 165, art. 11.

¹⁷ Ley de 14/04/1888, Gaceta de Madrid 15/04/1888, p. 165, art. 10.

el azúcar, la canela y la vainilla empleados en su elaboración¹⁸. Fue rechazada alegando la fuerte disminución de ingresos que iba a representar para la Hacienda y la imposibilidad de someter tales materias y procesos productivos al principio de identidad¹⁹. La segunda, relativa a la utilización de alcohol extranjero para el encabezamiento de vino nacional²⁰ destinado a la exportación, fue denegada en atención a las impugnaciones llegadas de otros industriales y a las precauciones de la Hacienda para evitar los posibles fraudes²¹.

3.2 LAS ADMISIONES TEMPORALES

Las primeras autorizaciones llegaron en 1893 y 1895, tras el giro de 1891, al otorgarse respectivamente la Admisión Temporal de resina oscura americana para la fabricación de jabones²² y de cilindros de cobre para la estampación de tejidos²³.

Tabla 3.2: Admisiones Temporales: Resina Oscura y Cilindros de Cobre

Producto (a)	Arancel	Partida	Valor (pesetas)	Derecho Columna Autónoma (pesetas)	Derecho Columna Convencional (pesetas)	% Sobre 1ª Columna	% Sobre 2ª Columna
Resina Oscura	1891	7	10,00	0,60	0,40	6,0	4,0
Resina Oscura	1906	184	18,00	5,40	4,50	30,0	25,0
Cilindros de Cobre	1891	266	350,00	57,20	44,00	16,3	12,6
Cilindros de Cobre	1906	551	400,00	80,00	80,00	20,0	20,0

(a): Unidad de Adeudo: 100 kilogramos

Fuente: Elaboración propia a partir: Real Decreto de 31/12/1891, Gaceta de Madrid 01/01/1892, pp. 1-11, Real Orden de 26/04/1894, Gaceta de Madrid 11/05/1894, pp. 459-465, Real Decreto de 23/03/1906, Gaceta de Madrid 31/03/1906, pp. 1263-1277 y Real Orden de 06/04/1906, Gaceta de Madrid 10/04/1906, pp. 110-117.

¹⁸ Real Orden de 17/02/1889, Gaceta de Madrid 21/03/1889, p. 828.

¹⁹ “[...] hallándose esta industria muy extendida en España, el alcance de la concesión que se pretende revestiría proporciones tales que podría anular los cuantiosos derechos que hoy produce la introducción de esas sustancias [...]”; Real Orden de 17/02/1889, Gaceta de Madrid 21/03/1889, p. 828.

²⁰ El *encabezamiento* se basa en la adición de alcohol al vino para lograr una cierta graduación o volumen etílico de los caldos.

²¹ “[...] teniendo los vinos diferentes grados de fuerza alcohólica no existen medios hábiles para conocer exactamente la cantidad de alcohol invertida en el encabezamiento”; Real Orden de 13/05/1889, Gaceta de Madrid 06/06/1889, p. 717.

²² Real Orden de 29/07/1893, Gaceta de Madrid 09/08/1893, p. 504.

²³ Real Orden de 13/04/1895, Gaceta de Madrid 25/04/1895, p. 324.

Estas dos primeras admisiones fueron concedidas a sendas casas de Barcelona, Rocamora Hermanos, y Batlle Vidal y Antonio Dannes, respectivamente. La primera firma pretendía fabricar jabones con destino a Cuba, Puerto Rico y el extranjero. El porcentaje de resina que podía contener el producto elaborado quedó fijado en un máximo del 20 por ciento²⁴. El proyecto de los segundos consistía en grabar tubos de cobre, traídos del exterior, para ser posteriormente empleados en la estampación de tejidos. La pérdida de materia en el proceso de grabación se estimó en dos kilogramos por tubo, merma máxima permitida en el momento de exportar la mercancía transformada²⁵.

Tabla 3.3: Admisión Temporal: Hilazas de Lino

Calidades (a)	Arancel	Partida	Valor (pesetas)	Derecho Columna Autónoma (pesetas)	Derecho Columna Convencional (pesetas)	% Sobre 1ª Columna	% Sobre 2ª Columna
Hilazas < nº 20	1891	149	250,00	58,50	45,00	23,4	18,0
Hilazas > nº 21	1891	150	340,00	37,75	27,50	11,1	8,1
Hilazas < nº 20	1906	310	160,00	40,00	35,00	25,0	21,9
Hilazas 21-50	1906	311	200,00	50,00	40,00	25,0	20,0
Hilazas > nº 51	1906	312	300,00	70,00	50,00	23,3	16,7

(a): Unidad de Adeudo: 100 kilogramos

Fuente: Elaboración propia a partir: Real Decreto de 31/12/1891, Gaceta de Madrid 01/01/1892, pp. 1-11, Real Orden de 26/04/1894, Gaceta de Madrid 11/05/1894, pp. 459-465, Real Decreto de 23/03/1906, Gaceta de Madrid 31/03/1906, pp. 1263-1277 y Real Orden de 06/04/1906, Gaceta de Madrid 10/04/1906, pp. 110-117.

En junio de 1902 se concedieron otras dos admisiones, también a empresas de Barcelona. Una primera a Hijos de Francisco Serrat y Pons sobre las hilazas de lino, en sus diferentes calidades, con las que fabricar tejidos en crudo o blanqueados, tanto de lino como de mezcla entre éste y algodón, y exportarlos a Cuba y a Puerto Rico²⁶. La merma máxima de peso consentida en el producto sobre la primera materia era del 1,5

²⁴ Real Orden de 29/07/1893, Gaceta de Madrid 09/08/1893, p. 504, art. 8.

²⁵ Real Orden de 13/04/1895, Gaceta de Madrid 25/04/1895, p. 324, art. 6. Sobre el sector jabonero en España ver RAMÓN I MUÑOZ, Ramón, “Los Rocamora. La industria jabonera barcelonesa y el mercado colonial antillano (1845-1913)”, en *Revista de Historia Industrial*, nº 5, 1994, pp. 151-162, RAMÓN I MUÑOZ, Ramón, “Modernización cambios en la industria jabonera española (1800-1914)”, en *VII Simposio de Historia Económica. Cambio tecnológico y desarrollo económico*, Barcelona, 1994 y MANERA ERBINA, Carles, “Cambio agrario y desarrollo industrial en la isla de Mallorca, 1830-1930”, en *Revista de Historia Económica*, año XVII, nº 2, 1999, pp. 392-395.

²⁶ Real Orden de 14/06/1902, Gaceta de Madrid 02/07/1902, p. 30.

% en los tejidos crudos y del 12 % en los blanqueados²⁷. La segunda, a favor de A. García y Cía., tuvo por objeto la nuez de coco o copra para la extracción de aceite²⁸.

Tabla 3.4: Admisión Temporal: Nuez de coco o Copra

Calidades (a)	Arancel	Partida	Valor (pesetas)	Derecho Columna Autónoma (pesetas)	Derecho Columna Convencional (pesetas)	% Sobre 1ª Columna	% Sobre 2ª Columna
Semillas Oleaginosas	1891	91	30,00	1,20	1,00	4,0	3,3
Semillas Oleaginosas	1906	183	30,00	1,00	1,00	3,3	3,3
Aceite de Coco (b)	1891	88	60,00	11,10	9,50	18,5	15,8
Aceite de Coco (c)	1906	180	66,00	9,50	9,50	14,4	14,4

(a): Unidad de Adeudo: 100 kilogramos

(b): Arancel de 1891, Tarifa 4ª de procedencias extra-europeas: establece un recargo de 1,50 pesetas sobre los derechos de la partida 88

(c): Arancel de 1906, Tarifa 3ª de procedencias extra-europeas: establece un recargo de 1,50 pesetas sobre los derechos de la partida 180

Fuente: Elaboración propia a partir: Real Decreto de 31/12/1891, Gaceta de Madrid 01/01/1892, pp. 1-11, Real Orden de 26/04/1894, Gaceta de Madrid 11/05/1894, pp. 459-465, Real Decreto de 23/03/1906, Gaceta de Madrid 31/03/1906, pp. 1263-1277 y Real Orden de 06/04/1906, Gaceta de Madrid 10/04/1906, pp. 110-117.

Estas cuatro primeras admisiones temporales tenían varios elementos en común. Primero, la aduana de Barcelona era la única habilitada para todas ellas, manteniéndose además la regla de tener que efectuarse la salida por el mismo punto por el que la materia *admitida* hubiera entrado²⁹. Segundo, la Declaración de las mercancías debía recoger expresamente su destino *a admisión temporal* y el nombre del importador al que estuviera consignado, en cada caso el titular de la concesión³⁰. Esta fórmula permitió un cierto grado de exclusividad un régimen que en principio se pretendía automáticamente extensible a todo agente. Nuevos operadores que quisieran acceder a una admisión ya autorizada, si bien no tenían que solicitar la autorización del régimen como tal, sí debían pedir permiso a la Dirección General de Aduanas para obtener su autorización como

²⁷ Real Orden de 14/06/1902, Gaceta de Madrid 02/07/1902, p. 30, art. 6.

²⁸ Real Orden de 21/06/1902, Gaceta de Madrid, 09/07/1902, p. 132.

²⁹ Real Orden de 29/07/1893, Gaceta de Madrid 09/08/1893, art. 1 y 5, Real Orden de 13/04/1895, Gaceta de Madrid 25/04/1895, art. 1 y 5, Real Orden de 14/06/1902, Gaceta de Madrid 02/07/1902, art. 1 y 4, y Real Orden de 21/06/1902, Gaceta de Madrid, 09/07/1902, art. 1 y 3.

³⁰ Real Orden de 29/07/1893, Gaceta de Madrid 09/08/1893, art. 2, Real Orden de 13/04/1895, Gaceta de Madrid 25/04/1895, art. 2, Real Orden de 14/06/1902, Gaceta de Madrid 02/07/1902, art. 2 y Real Orden de 21/06/1902, Gaceta de Madrid, 09/07/1902, art. 1.

importadores en tal régimen y, en caso de operar por una aduana distinta a la inicialmente autorizada, para conseguir la habilitación de la aduana que propusieran.

Y tercero, los derechos de importación de las mercancías *admitidas* eran liquidados e ingresados. Su devolución dependía de que en un plazo máximo, señalado en cada caso³¹, el producto resultante fuera extraído por la aduana señalada, enviada al extranjero y justificada esta llegada mediante la documentación pertinente, formada principalmente por un certificado consular de arribada³². Este pago de los derechos de Arancel, en vez de su garantía o afianzamiento, convertía la admisión temporal en un sistema de devoluciones, o *Draw Back* en su expresión inglesa. El problema no era sólo el esfuerzo financiero al que se obligaba a los perfeccionadores ni el coste indirecto que les suponía las mayores formalidades que debían cumplir al importar las mercancías bajo *admisión*, frente a los que introducían géneros en régimen ordinario. El mayor problema fue la falta de cumplimiento del régimen por la propia Administración³³, que exigía la liquidación de las tarifas arancelarias “[...] sin que se devuelvan jamás los derechos anticipados”³⁴.

La admisión de la nuez de coco tenía además un problema específico. Durante el proceso de elaboración de este régimen, distintos informes no coincidieron sobre el rendimiento en aceite de la copra³⁵. Esto provocó que su *admisión* fuera autorizada sin una disposición clara sobre la conversión que se debía aplicar entre el producto exportado y la materia prima introducida. El recurso de la Administración fue el de permitir únicamente, al justificarse la exportación del aceite, la devolución del 60 % de los dere-

³¹ Los plazos oscilaban entre los cuatro meses señalados para los cilindros de cobre hasta los doce meses previstos para las hilazas de lino o la nuez de coco.

³² Real Orden de 29/07/1893, Gaceta de Madrid 09/08/1893, art. 3, 6 y 10, Real Orden de 13/04/1895, Gaceta de Madrid 25/04/1895, art. 3 y 8, Real Orden de 14/06/1902, Gaceta de Madrid 02/07/1902, art. 3, 4, 5 y 8, y Real Orden de 21/06/1902, Gaceta de Madrid, 09/07/1902, art. 2 y 7.

³³ “[...] la Ley de admisiones temporales ha quedado incumplida [...]”, FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, *La cuestión de las Zonas Neutrales*, Barcelona, 1903, pp. 8-9.

³⁴ “[...] las admisiones temporales son regateadas a tal punto que desde 1888 acá solo se han concedido tres o cuatro en condiciones difíciles y sin que se devuelvan jamás los derechos anticipados”, FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, *La cuestión de las Zonas Neutrales*, Barcelona, 1903, p. 45. En 1912 las quejas continuaban: “La Ley de [...] Admisiones Temporales no ha podido surtir los efectos favorables que los legisladores su propusieron por las complicadas y cosotosas justificaciones que para la devolución de los derechos o para la cancelación de las garantías, exige su artículo 3º”; Diario de Sesiones de Cortes, Congreso de los Diputados, Legislatura de 1911, Tomo VII, nº 89, apéndice 3 (14/02/1912)

³⁵ Las estimaciones iban desde un 61 % para las semillas de Manila y Singapur, ofrecida por la Administración de la Aduana de Barcelona, hasta el 65 % para las semillas de Zanzíbar, Mozambique, Pacífico y Ceilán, señalada por el Cónsul español en Marsella; Real Orden de 21/06/1902, Gaceta de Madrid, 09/07/1902, p. 132.

chos ingresados por las semillas *admitidas*³⁶. Pocos meses más tarde Arturo García, concesionario de este régimen, solicitó la devolución íntegra de los derechos³⁷ y el establecimiento de un rendimiento en aceite de la nuez de coco, que el fabricante estimó en un promedio del 62 %³⁸. En la respuesta de la Dirección General de Aduanas, que tardó cuatro años en producirse, no se estableció el rendimiento solicitado pero sí se especificaron las condiciones de devolución³⁹. El reintegro del 60 % de los derechos pagados dependía de la exportación del aceite elaborado; el reembolso de *hasta* el 40 % restante de la extracción al extranjero de los residuos de la copra⁴⁰.

En la década de 1890 y en los albores del novecientos las demandas de admisión temporal estuvieron dirigidas por los crecidos derechos arancelarios establecidos por el Arancel de 1891 y, tras la pérdida de las colonias americanas y asiáticas, por la necesidad de seguir accediendo a esos mercados cada vez más competidos por las nuevas metrópolis industriales. El Fomento del Trabajo Nacional, asociación empresarial radicada en Barcelona, se había opuesto inicialmente a la admisión de hilazas de yute, empleados en la fabricación de sacos, y a la de trigos foráneos para ser molturados⁴¹. A la primera por considerar que su concesión dañaría la hilatura nacional de yute y acercaría las admisiones de las hilazas de cáñamo, lino, algodón, lana o seda⁴². A la segunda, a pesar de contar con el voto favorable de la Junta de Aranceles y Valoraciones, e invocando los fantasmas del contrabando, la crisis agraria y la agitación política, por el peligro que parecía representar para la producción nacional de cereales y, según El Fomen-

³⁶ Real Orden de 21/06/1902, Gaceta de Madrid, 09/07/1902, p. 132, art. 3.

³⁷ “[...] la devolución de un 60 por 100 [...] no es suficiente para poder emprender el negocio de exportación [...] se trata de un artículo que tropieza en el mercado internacional con un terrible competencia de casas poderosas, las cuales reciben la primera materia libre de todo derecho [...]”; Instancia 20/05/1903, Gaceta de Madrid 30/05/1903, p. 791.

³⁸ Instancia 20/05/1903, Gaceta de Madrid 30/05/1903, p. 791.

³⁹ Real Orden de 01/06/1907, Gaceta de Madrid 13/06/1907, p. 1025.

⁴⁰ Real Orden de 01/06/1907, Gaceta de Madrid 13/06/1907, p. 1025, art. 3.

⁴¹ La admisión de las hilazas de yute fue solicitada en mayo de 1888 por P. Pérez y Cía., de Santander, y la de trigo extranjero por una empresa de Cádiz, Blanca y Cía., en junio del año siguiente; FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, *Los dos primeros meses de fusión*, Barcelona, 1889, pp. 15-19 y 33-35.

⁴² “Los hilados, sean de la materia que fueren, constituyen la base fundamental de las industrias de tejidos en todos los países donde estas se hallan sabiamente organizadas [...] absorben gran suma de mano de obra y el empleo de fuertes capitales [...] las industrias de tejidos sólo adquieren gran vitalidad y desarrollo estable allí donde, a su lado, crece y prospera la respectiva hilatura [...]”; FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, *Los dos primeros...* op. Cit., p. 16.

to, por la imposibilidad de identificar la materia componente en el producto resultante exportado⁴³.

Tras 1898 la actitud de El Fomento se transformó en una decidida campaña en favor de la concesión de admisiones temporales. No sólo apoyó de forma explícita las solicitudes de hilazas de lino y de semillas oleaginosas, finalmente autorizadas⁴⁴, sino también otras elevadas en esos mismos años por otras empresas⁴⁵. Cabe citar la petición de Magín Quer, en septiembre de 1902, para la admisión temporal de sémola empleada en la elaboración de pastas⁴⁶ o la de Francisco Riviere e Hijos, en marzo del año siguiente, sobre alambres extranjeros para la fabricación de tejidos metálicos⁴⁷. En los años siguientes, también de Barcelona surgieron, entre otras, las de Juan Pascual Costa para la admisión de trigos extranjeros⁴⁸ y la de José Carrión para la de cartón y papel⁴⁹, y de Madrid la de Francisco Alemán para la hoja de lata⁵⁰. Pretendían, respectivamente, obtener harinas, fabricar cajas y embalajes en general, y envasar pimentón para su exportación. Ninguna de ellas fue concedida, salvo la de Francisco Alemán que tuvo que esperar a 1916⁵¹, despertando las quejas del Fomento del Trabajo Nacional⁵².

⁴³ “La ley de admisiones temporales, pues, que es una válvula por la cual hallan beneficiosa salida los productos de aquellas naciones que han podido llevar a su último perfeccionamiento los inventos de Stephenson, Bessemer o Corliss, así como la ley de división del trabajo casi a sus últimas consecuencias, es una ruina más para aquellas otras que, como España, no tan sólo no pueden luchar en el mercado exterior, sino que ni asegurar el interior, aunque se defiendan con una alta frontera de aduanas”; FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, *Los dos primeros... op. Cit.*, p. 34.

⁴⁴ Real Orden de 14/06/1902, Gaceta de Madrid 02/07/1902, p. 30, Real Orden de 21/06/1902, Gaceta de Madrid, 09/07/1902, p. 132 y FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, *Memoria de 1902*, Barcelona, 1903, p. 4.

⁴⁵ “La Junta [de El Fomento] ha gestionado activamente la concesión de algunas admisiones temporales [...] serían ineficaces si no se modifican las disposiciones sobre el reintegro de las cantidades anticipadas y algunas otras, incompatibles con las exigencias del comercio exterior [...] no queda más recurso sino seguir el ejemplo de las demás naciones, donde se ha abierto ancho campo para estas admisiones [...]”; FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, *Memoria de 1903*, Barcelona, 1904, p. 7.

⁴⁶ Instancia de 04/07/1902, Gaceta de Madrid 06/09/1902, p. 1014.

⁴⁷ Instancia de 17/01/1903, Gaceta de Madrid 26/03/1903, pp. 1304-1306. Sobre la producción española de alambres y, en concreto, la firma Riviere, ver FERNÁNDEZ PÉREZ, Paloma, “La empresa familiar y el ‘síndrome de Buddenbrook’ en la España contemporánea: el caso Rivière (1860-1979)”, en GUTIÉRREZ I POCH, Miquel (coord.), *La industrialización y el desarrollo económico de España: Homenaje al doctor Jordi Nadal*, vol. II, Barcelona, 1999, pp. 1398-1416, FERNÁNDEZ PÉREZ, Paloma, “Hilos de metal. La industria del alambre de hierro y de acero en España (1856-1935)”, en *Revista de Historia Industrial*, nº 27, 2005, pp. 165-191 y FERNÁNDEZ PÉREZ, Paloma, “Empresas familiares y acuerdos cooperativos en el metal español: el caso de las industrias del alambre de hierro y acero (1880-1974)”, en *Investigaciones de Historia Económica*, nº 4, 2006, pp. 51-76.

⁴⁸ Instancia de 28/04/1906, Gaceta de Madrid 12/05/1906, p. 580.

⁴⁹ Instancia de 07/06/1907, Gaceta de Madrid 11/06/1907, p. 1004.

⁵⁰ Instancia de 21/04/1911, Gaceta de Madrid 26/06/1911, pp. 861-862.

⁵¹ Real Orden de 18/02/1916, Gaceta de Madrid 08/04/1916, p. 51.

3.3 EL ARANCEL DE 1906 Y LA EVOLUCIÓN DE LAS ADMISIONES

La reforma arancelaria iniciada en junio de 1905 había dejado establecido la prohibición de otorgar franquicias, con especial referencia al material ferroviario⁵³, si bien ya estaba presente la cuestión de las zonas y depósitos francos, iniciada en los albores del siglo XX. El Arancel subsiguiente, vigente desde julio de 1906, que sancionó el rumbo tomado quince años atrás⁵⁴, mantuvo el reglamento de los Depósitos de Comercio y las disposiciones relativas a la Admisión Temporal⁵⁵. A este régimen fueron asimiladas las mercancías que en el Arancel anterior eran admitidas libres de derechos, siempre que cumplieran las formalidades establecidas en las Ordenanzas de Aduanas⁵⁶. En 1906, y bajo las mismas condiciones reglamentadas en las Ordenanzas, aparecieron aquellos artículos bajo *admisión*⁵⁷. No se trataba de un verdadero régimen de perfeccionamiento activo, sino un cambio de denominación de los casos que se venían observando desde 1870 para la introducción temporal de algunos artículos para ser utilizados en España, sujetos además al principio de no alteración. El producto extraído debía ser el mismo y estar en las mismas condiciones que el objeto previamente importado, cuya salida estaba sometida a un plazo determinado⁵⁸.

El nuevo Arancel supuso una fuerte elevación de los derechos sobre la resina oscura, pasando de ser una partida de la Clase 1ª, de piedras, tierras, minerales, cristales

⁵² “[...] tenemos una ley de admisión temporal [que] en la práctica resulta de escasa y difícil aplicación”; FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, *Memoria de 1910*, Barcelona, 1911, p. 16.

⁵³ Real Decreto de 14/06/1905, Gaceta de Madrid 15/06/1905, p. 1080, Bases 2ª y 3ª.

⁵⁴ Ver SABATÉ SORT, Marcela, *El proteccionismo legitimado. Política arancelaria española a comienzos de siglo*, Zaragoza, 1996.

⁵⁵ Real Decreto de 14/06/1905, Gaceta de Madrid 15/06/1905, Base 14ª y Real Decreto de 23/03/1906, Gaceta de Madrid 31/03/1906, pp. 1263-1266, Disposición 3ª.

⁵⁶ El listado incluía los envases para la exportación de productos nacionales, objetos para espectáculos públicos y exposiciones, equipajes, efectos del Cuerpo Diplomático, cables telegráficos submarinos, vagones-depósito destinados a la exportación de vino nacional, bombas de achique para buques, recambios para reparaciones navales de urgencia y buques adquiridos en el extranjero para el servicio de Correos entre la Península y las provincias de Ultramar; Real Decreto de 31/12/1891, Gaceta de Madrid 01/01/1892, p. 2, Disposición 3ª.

⁵⁷ Al listado de 1891 se habían añadido las muestras extranjeras, acumuladores de gas para boyas luminosas, aperos y tiros introducidos para trabajos agrícolas, y otras introducciones temporales como ganado en trashumancia, armas de caza, carruajes y automóviles; Real Decreto de 23/03/1906, Gaceta de Madrid 31/03/1906, pp. 1263-1264, Disposición 3ª.

⁵⁸ Decreto de 15/07/1870, Gaceta de Madrid de 28/07/1870, p. 5, art. 106-113, Real Decreto de 19/11/1884, Gaceta de Madrid 20/11/1884, art. 115-138 y Real Decreto de 15/10/1894, Gaceta de Madrid 27/10/1894, art. 124-157.

y productos cerámicos⁵⁹, a serlo de la Clase 3ª, de sustancias empleadas en la agricultura, la farmacia, la perfumería y la industria química⁶⁰. En los cilindros de cobre en la columna autónoma y en las hilazas de lino de inferior calidad el aumento de tarifas fue relativamente moderado, pero tanto en la tarifa convencional como en las hilazas finas el incremento fue muy acusado⁶¹. Estos incrementos hacían más interesante el régimen de *admisión* y más acuciante la necesidad de resolver el problema de las devoluciones. La nuez de coco, y en general las semillas oleaginosas, mantuvieron el gravamen de 1891, igualándose incluso el derecho de la tarifa autónoma al de la convencional. Esta relativa mejora, en un Arancel globalmente más proteccionista⁶², quedó matizada por la disminución del gravamen sobre el aceite de coco, en ambas columnas, que consiguió reducir casi un 10 % el diferencial respecto de la materia prima, que debía además soportar los costes de transformación⁶³.

Tabla 3.5: Admisiones Temporales: Fosfato de cal y Hoja de lata sin labrar, Arancel de 1906

Calidades (a)	Partida	Valor (pesetas)	Derecho Columna Autónoma (pesetas)	Derecho Columna Convencional (pesetas)	% Sobre 1ª Columna	% Sobre 2ª Columna
Fosfato de Cal	25	0,30	0,03	0,03	8,3	8,3
Superfosfato	202	5,00	0,05	0,05	1,0	1,0
Hoja de lata sin Labrar	60	37,00	18,00	14,00	48,6	37,8
Hoja de lata Labrada	127	80,00	40,00	30,00	50,0	37,5

(a): Unidad de Adeudo: 100 kilogramos

Fuente: Elaboración propia a partir: Real Decreto de 23/03/1906, Gaceta de Madrid 31/03/1906, pp. 1263-1277 y Real Orden de 06/04/1906, Gaceta de Madrid 10/04/1906, pp. 110-117.

En junio de 1907, solicitada por Productos Químicos de Huelva, S.A., se concedió la admisión temporal del fosfato de cal para la producción de superfosfatos, em-

⁵⁹ Real Decreto de 31/12/1891, Gaceta de Madrid 01/01/1892, p. 5.

⁶⁰ Real Decreto de 23/03/1906, Gaceta de Madrid 31/03/1906, p. 1269.

⁶¹ Real Decreto de 23/03/1906, Gaceta de Madrid 31/03/1906, pp. 1266-1277. En la columna convencional el incremento de los derechos sobre los cilindros de cobre rozó el 60 %; las hilazas superiores al n° 21 más que doblaron los gravámenes de 1891; ver Tablas 3.2 y 3.3.

⁶² SERRANO SANZ, José María, "La Renta de Aduanas en España (1849-1935)", en *Hacienda Pública Española*, n° 1, 1991, pp. 112-118.

⁶³ Por la tarifa convencional, los derechos de 1891 sobre el aceite de coco representaban un 475,0 % respecto de los establecidos sobre las semillas oleaginosas. En 1906 representaban un 431,8 %, habiéndose reducido el diferencial un 9,1 %; ver Tabla 3.4.

pleados como fertilizante agrícola⁶⁴. Las características de las autorizaciones anteriores fueron mantenidas, incluyendo el pago íntegro de los derechos arancelarios, si bien se concedió un plazo de 18 meses para la exportación del producto⁶⁵. Éste se proyectaba vender en el Mercado Nacional, destinando al extranjero únicamente el excedente de ese consumo⁶⁶. Este planteamiento parecía abogar por el crecimiento de un sector químico en España para la producción de fertilizantes⁶⁷. Pero chocaba con la tarifa existente que gravaba en un 8 % la materia prima y apenas en un 1 % el producto elaborado, dejando el sector de fertilizantes químicos en una situación de protección efectiva negativa frente a la competencia extranjera.

En marzo de 1909 se autorizó “[...] la admisión temporal de la hoja de lata en blanco para la preparación de envases de conservas [de pescado] destinadas a la exportación [...]”⁶⁸. Mantenía varios de los elementos típicos de las *admisiones* concedidas hasta entonces, principalmente el pago íntegro de derechos y su devolución tras la exportación de las latas resultantes en el plazo máximo de doce meses y la recepción de los certificados consulares de llegada⁶⁹. Pero incorporaba, tanto en el momento de su concesión como en su desenvolvimiento posterior, importantes novedades al régimen de admisiones temporales. Primero, la solicitud no había partido de un individuo o empresa particular sino de la Unión de Fabricantes de Conservas de Vigo⁷⁰. A los empresarios integrantes de esta asociación, donde estaba representado el sector de la conserva hermética de pescado⁷¹, correspondía la concesión del régimen de *admisión*. Segundo,

⁶⁴ Real Orden de 23/06/1907, Gaceta de Madrid 27/06/1907, pp. 1203-1204. La relación establecida entre el fosfato de cal y el superfosfato fue de dos partes de producto por cada parte de materia prima; art. 5.

⁶⁵ Real Orden de 23/06/1907, Gaceta de Madrid 27/06/1907, p. 1204, art. 1-4.

⁶⁶ “[...] como la producción podrá exceder de lo que demande la agricultura española se propone exportar el sobrante obtenido [...]”; Real Orden de 23/06/1907, Gaceta de Madrid 27/06/1907, p. 1203.

⁶⁷ “[...] puede ser beneficiosa para nuestra agricultura la adquisición en España de abonos artificiales sin necesidad de importarlos del extranjero [...]”; Real Orden de 23/06/1907, Gaceta de Madrid 27/06/1907, p. 1203.

⁶⁸ Real Orden de 18/03/1909, Gaceta de Madrid 23/03/1909, p. 678.

⁶⁹ Real Orden de 18/03/1909, Gaceta de Madrid 23/03/1909, art. 2, 3 y 8.

⁷⁰ Real Orden de 18/03/1909, Gaceta de Madrid 23/03/1909, p. 678.

⁷¹ CARMONA BADÍA, Xoán, “Crisis y transformación de la base industrial gallega”, en NADAL I OLLER, Jordi y CARRERAS I ODRIOZOLA, Albert (Coord.), *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX-XX)*, Barcelona, 1990, pp. 23-48, CARMONA BADÍA, Xoán, “Recursos, organización y tecnología en el crecimiento de la industria española de conservas de pescado, 1900-1936”, en CATALÁN, Jordi y NADAL I OLLER, Jordi (eds.), *La cara oculta de la industrialización española. La modernización de los sectores no líderes (siglos XIX y XX)*, Madrid, 1994, pp. 127-162, CARMONA BADÍA, Xoán y ALONSO ÁLVAREZ, Luís, “La configuración del tejido empresarial de Galicia (1880-2002)”, en GARCÍA RUIZ, José Luís y MANERA ERBINA, Pablo (eds.), *Historia em-*

cada fabricante podía pedir la entrada de la hojalata por la aduana de primera clase que considerara más oportuna, siendo la de Vigo la más concurrida⁷². Además la salida, si bien debía hacerse preferentemente por la misma aduana de entrada, era posible solicitarla, a tiempo y con las debidas justificaciones, a través de otra diferente⁷³.

La tercera novedad era la disposición de un reglamento propio de aplicación del régimen de admisión temporal de la hoja de lata⁷⁴, que incluía además el desarrollo normativo de otros dos nuevos elementos. Si bien la concesión inicial no establecía ninguna relación de conversión entre la materia prima y el producto a obtener, el reglamento de mayo de 1909, estableció una merma del 5 % del peso de la hojalata transformada con respecto al total de las planchas importadas. Esta merma daba origen, tras los pertinentes justificantes de exportación, al reintegro del 95 % de los derechos ingresados⁷⁵. Por último, este régimen de admisión, a parte de estar vigilado e intervenido de forma ordinaria por la Administración de Aduanas, estaba bajo la inspección de un agente representante de los productores nacionales de hoja de lata⁷⁶. El agente inspector de Altos Hornos de Vizcaya, Joaquín Buch Carsi, fue nombrado en septiembre de 1909⁷⁷.

presarial de España: un enfoque regional en profundidad, Madrid, 2006, pp. 218-314, CARMONA BADÍA, Xoán, “Da sardiña ao automóbil; unhas notas sobre a industria viguesa do século XX”, en VÁZQUEZ VICENTE, Xosé, *Vigo, economía e sociedade*, Vigo, 2003 y CARMONA BADÍA, Xoán y NADAL I OLLER, Jordi, *El empeño industrial de Galicia. 250 años de historia, 1750-2000*, Fundación Pedro Barrié de la Maza, A Coruña, 2005, pp. 134-140.

⁷² Real Orden de 18/03/1909, Gaceta de Madrid 23/03/1909, art. 1.

⁷³ Real Orden de 03/05/1909, Gaceta de Madrid 06/05/1909, art. 1.

⁷⁴ Real Orden de 03/05/1909, Gaceta de Madrid 06/05/1909, pp. 1154-1155.

⁷⁵ Real Orden de 03/05/1909, Gaceta de Madrid 06/05/1909, art. 5.

⁷⁶ “Que los agentes acreditados [...] puedan examinar las cuentas corrientes y presenciar los reconocimientos y embarques [...] pero sin detener ni dificultar en ningún caso las operaciones [...]”; Real Orden de 18/03/1909, Gaceta de Madrid 23/03/1909, art. 9 y Real Orden de 03/05/1909, Gaceta de Madrid 06/05/1909, art. 6

⁷⁷ Real Orden de 27/09/1909, Gaceta de Madrid 30/09/1909, p. 605.

Tabla 3.6: Admisión Temporal: Tejidos Crudos de Algodón, Arancel de 1906

Calidades (a)	Partida	Valor (pesetas)	Derecho Columna Autónoma (pesetas)	Derecho Columna Convencional (pesetas)	% Sobre 1ª Columna	% Sobre 2ª Columna
> 120 g/m2; < 20 Hilos	269	4,00	2,74	1,75	68,5	43,8
> 120 g/m2; 21-30 Hilos	270	6,50	3,50	2,80	53,8	43,1
> 120 g/m2; > 31 Hilos	271	8,00	4,50	3,20	56,3	40,0
80-120 g/m2; < 20 Hilos	272	6,50	3,75	2,60	57,7	40,0
80-120 g/m2; 21-30 Hilos	273	7,50	4,00	3,75	53,3	50,0
80-120 g/m2; 31-40 Hilos	274	10,50	4,50	3,90	42,9	37,1
80-120 g/m2; > 41 Hilos	275	12,00	5,00	4,20	41,7	35,0
< 80 g/m2; < 20 Hilos	276	10,00	5,25	4,50	52,5	45,0
< 80 g/m2; 21-30 Hilos	277	13,00	7,00	6,00	53,8	46,2
< 80 g/m2; 31-40 Hilos	278	17,00	7,20	6,20	42,4	36,5
< 80 g/m2; > 41 Hilos	279	18,00	7,50	6,40	41,7	35,6

(a): Unidad de Adeudo: 1 kilogramo

Fuente: Elaboración propia a partir: Real Decreto de 23/03/1906, Gaceta de Madrid 31/03/1906, pp. 1263-1277 y Real Orden de 06/04/1906, Gaceta de Madrid 10/04/1906, pp. 110-117.

Motivada por la crisis del sector debida a la carestía de la materia prima y a la estrechez de los mercados, en 1911 fue concedida la admisión temporal de tejidos crudos de algodón para su estampado, tinte y acabado⁷⁸. Esta concesión se hizo a favor de una Agrupación de Fabricantes, circunstancia que fue presentada por el Fomento del Trabajo Nacional como una novedad capital, por suponer la *admisión* de mercancías a gran escala y no en pequeños lotes, y por obligar a una revisión del régimen de admisiones temporales⁷⁹. El Fomento obviaba que el primer sujeto colectivo concesionario de una *admisión* había sido, dos años antes, la Unión de Fabricantes de Conservas y que, a diferencia de ésta, la Agrupación de fabricantes de estampados estaba aún por constituir. Orientada decididamente hacia los mercados exteriores, la normativa preveía la cancelación del régimen si a los doce meses de su puesta en funcionamiento la exportación de estampados, a nivel nacional, se reducía un 20 %⁸⁰. Además, si bien nunca llegó a reglamentarse ni a desarrollarse en la práctica, esta admisión temporal prefiguró el régimen de Reposición con Franquicia Arancelaria:

⁷⁸ Real Decreto de 13/06/1911, Gaceta de Madrid 17/06/1911, p. 783.

⁷⁹ Real Decreto de 13/06/1911, Gaceta de Madrid 17/06/1911, p. 783, art. 1, 3 y 4, FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, *Memoria de 1911*, Barcelona, 1912, pp. 14-15.

⁸⁰ Real Decreto de 13/06/1911, Gaceta de Madrid 17/06/1911, art. 2.

“Para acordar las devoluciones parciales de los derechos satisfechos o para cancelar, en su caso, las garantías prestadas a la entrada de los tejidos crudos extranjeros, se exigirá, como requisito previo, el de acreditar que la misma Agrupación ha exportado en cantidad equivalente de tejidos nacionales estampados, teñidos o acabados, durante el período a que la devolución o cancelación se refiere”⁸¹

En la Admisión Temporal típica la devolución se hacía sobre la exportación de una mercancía extranjera previamente exportada, tras su elaboración en territorio nacional. Por su parte, en la Reposición con Franquicia la devolución se ejecutaba sobre los derechos arancelarios que se debían pagar al importar una materia extranjera *equivalente* a un producto nacional exportado con anterioridad. Esa *equivalencia* exigía fijar la relación existente, en peso, entre la materia prima y el artículo elaborado.

3.4 LOS EFECTOS DE LA GRAN GUERRA EN LA ADMISIÓN TEMPORAL

El estallido de la Primera Guerra Mundial provocó no pocos cambios en la política económica tanto de los países beligerantes como de los neutrales, incluyendo las herramientas arancelarias. El cierre de mercados y la guerra naval complicaron la entrada de algunas materias primas y la salida de los productos elaborados, incrementaron el riesgo de la navegación, y por lo tanto su coste, y se restringió la oferta crediticia⁸². Estas mayores dificultades obligaron a la Administración española a reducir los controles sobre la Admisión Temporal. A los pocos días del inicio de la contienda los fabricantes de conservas de Vigo lograron que se prescindiera del certificado consular como justificante de exportación, bastando la factura de embarque, expedida por la aduana de salida⁸³. También consiguieron prorrogar doce meses el plazo de exportación de las

⁸¹ Real Decreto de 13/06/1911, Gaceta de Madrid 17/06/1911, p. 784, art. 5.

⁸² FARRAR, Marjorie M., “Preclusive purchases: politics and economic warfare in France during the First World War”, en *The Economic History Review*, vol. 2, nº 1, 1973, pp. 117-133, TRACHTENBERG, Marc, “A new economic order: Etienne Clementel and French economic diplomacy during the First World War”, en *French Historical Studies*, vol. 10, nº 2, 1977, pp. 315-341, TOMLINSON, J.D., “The First World War and British cotton piece exports to India”, en *The Economic History Review*, vol. 32. Nº 4, 1979, pp. 494-506 y MCDERMOTT, John, “A needless sacrifice: British businessmen and Business As Usual in the First World War”, en *Albion*, vol. 21, nº 2, 1989, pp. 263-282.

⁸³ “[...] la perturbación originada en el servicio de comunicaciones por el actual conflicto europeo impide en muchas ocasiones el que los fabricantes puedan obtener las certificaciones de las Aduanas extranjeras [...]”; Real Orden de 18/09/1914, Gaceta de Madrid 08/10/1914, p. 70, art. 1. Esta medida ya había sido

latas, a añadir al límite original de doce meses⁸⁴. En diciembre los concesionarios de la *admisión* de cilindros de cobre consiguieron que se reemplazara el pago de los derechos arancelarios por su garantía o afianzamiento⁸⁵. Mientras las Cortes enterraban una reforma general del régimen de Admisiones, esas medidas eran implementadas por medio de órdenes ministeriales⁸⁶. Pensadas inicialmente como transitorias, el propio desarrollo de la contienda obligó a extender su vigencia⁸⁷. Incluso el régimen de Admisiones fue concedido a nuevos titulares⁸⁸.

Finalizada la guerra y las convulsiones económicas que la siguieron, la Administración intentó recuperar el estado de cosas existente en el verano de 1914. En 1924 se intentó volver a establecer el certificado consular, el visado del Cónsul español sobre el certificado de llegada expedido por una aduana extranjera, como justificante de exportación, frente a la factura de embarque⁸⁹. Pero los concesionarios lograron mantener el afianzamiento de los derechos de Arancel, profundizándose en la reglamentación de la fianza depositada⁹⁰. Además, en el caso de la hoja de lata, el plazo de exportación fue fijado en 18 meses y finalmente se conservó la factura de embarque como medio de acreditar la salida a destino del producto perfeccionado⁹¹.

propuesta años antes por los solicitantes de la Admisión Temporal de tejidos crudos de algodón: “[...] es de todo punto necesario facilitar las justificaciones de salida sin los gastos y aplazamientos que hoy las hacen imposibles [...] con el examen de libros, pedidos y giros de pago es fácil en todo tiempo investigar y comprobar la certeza de las expediciones [...]”; DSC, CD, Leg. de 1911, T. VII, nº 89, Apéndice 3º (14/02/1912).

⁸⁴ Real Orden de 18/09/1914, Gaceta de Madrid 08/10/1914, art. 2.

⁸⁵ “[...] mientras duren las actuales circunstancias o durante dos años, se admitirá garantía para responder al pago de los derechos arancelarios en lugar de exigir el pago de los mismos, cancelándose aquella una vez verificada la exportación [...]”; Real Orden de 21/12/1914, Gaceta de Madrid 29/12/1914, p. 950.

⁸⁶ El 21 de diciembre de 1914 se presentó un Proyecto de Ley para la reforma transitoria del régimen de Admisiones Temporales. La Comisión encargada de su estudio se formó al día siguiente pero dejó pasar 1915 si emitir dictamen; DSC, CD, Leg. de 1914, T. XII, nº 115, apéndice 5º (21/12/1914), DSC, CD, Leg. de 1914, T. XII, nº 117, p. 3704 (22/12/1914), DSC, CD, Leg. de 1915, T. I, nº 2, p. 11 (06/11/1915) y DSC, CD, Leg. de 1915, T. I, nº 5, pp. 89-90 (10/11/1915).

⁸⁷ Real Orden 04/09/1915, Gaceta de Madrid 09/09/1915, p. 674.

⁸⁸ En febrero de 1916, casi cinco años después de su solicitud originaria, se concedió a Francisco Alemán la admisión temporal de la hoja de lata, para fabricar envases destinados a la exportación de pimentón; Real Orden de 18/02/1916, Gaceta de Madrid 08/04/1916, p. 51.

⁸⁹ Real Orden de 15/10/1924, Gaceta de Madrid 24/10/1924, pp. 381-382.

⁹⁰ “[...] la garantía prestada será a satisfacción y bajo la responsabilidad de los Administradores de Aduanas, los que pondrán especial cuidado en que aquellas *sean lo suficientemente sólidas* [...]”; Real Orden de 15/10/1924, Gaceta de Madrid 24/10/1924, p. 381; la cursiva es mía.

⁹¹ Real Orden de 22/12/1924, Gaceta de Madrid 31/12/1924, pp. 1464-1466, art. 1-2.

De las siete admisiones temporales autorizadas hasta la Primera Guerra Mundial, sólo la de la hojalata tuvo auténtica trascendencia económica⁹², y esto a pesar de no ser la causa del auge exportador de las conservas de pescado del sudoeste gallego. Desde las dos últimas décadas del siglo XIX se venía produciendo una fuerte expansión de la moderna conserva hermética, con la sardina como principal producto, tanto en número de empresas existentes, facturación, mano de obra empleada y ventas en el extranjero⁹³. Al lado de la baratura de la materia prima y de la mano de obra, principales causas del crecimiento del sector, la admisión temporal de la hoja de lata apenas fue una ayuda secundaria a las exportaciones de conservas, dependiendo además, siempre, de la agilidad administrativa en reintegrar los derechos pagados por la chapa importada.

A pesar de la apertura operada en los años de la conflagración mundial con respecto a las *admisiones* ya autorizadas, el régimen continuó sujeto a fuertes restricciones. En agosto de 1914 una representación de los aserradores nacionales logró incrementar las formalidades exigidas a la *admisión* de tablazón para la construcción de cajas⁹⁴, destinadas a la exportación de productos agrarios españoles⁹⁵. Si bien su objetivo inicial era su supresión, consiguieron que se impusieran mayores condiciones al material extranjero introducido⁹⁶. En agosto de 1918 se denegaron dos solicitudes de admisión temporal, una para el cacao y otra para la lana sucia. La primera, pedida por un comerciante de Madrid el año anterior⁹⁷, fue rechazada por la Administración a pesar de

⁹² “Es verdad que tenemos una Ley de Admisiones Temporales [...] pero al amparo de esa ley se han concedido solamente cinco admisiones temporales, de las cuales dos están sin movimiento [Cilindros de cobre y Nuez de coco], otras dos no tienen importancia ninguna [Resina e Hilazas de lino], y únicamente la de la hojalata puede llegar a una introducción de tres o cuatro millones de kilos anuales”; COROMINAS MONTAÑA, Pedro, *Las Zonas Neutrales como instrumento de la economía nacional*, Madrid, 1915, p. 18.

⁹³ CARMONA BADÍA, Xoán, “Crisis y transformación... op. Cit.”, pp. 23-48, CARMONA BADÍA, Xoán, “Recursos, organización y tecnología... op. Cit.”, pp. 127-162, CARMONA BADÍA, Xoán y ALONSO ÁLVAREZ, Luís, “La configuración... op. Cit.”, pp. 281-314 y CARMONA BADÍA, Xoán y NADAL I OLLER, Jordi, *El empeño industrial... op. Cit.*, pp. 115-140.

⁹⁴ Se trataba de una de la introducciones temporales asimiladas en el Arancel de 1906 al régimen de Admisiones Temporales; Real Decreto de 23/03/1906, Gaceta de Madrid 31/03/1906, p. 1263, Disposición 3ª, art. 1.

⁹⁵ Real Orden de 22/08/1914, Gaceta de Madrid 26/08/1914, p. 490.

⁹⁶ “[...] siempre que las tablas componentes de cada envase vengan preparadas en forma que no quepa duda alguna del uso a que se destinan”; Real Orden de 22/08/1914, Gaceta de Madrid 26/08/1914, art. 1-2.

⁹⁷ José María Giménez, fabricante de chocolates, pretendía importar cacao extranjero y colonial desde el Depósito Comercial de Barcelona, elaborar el chocolate y exportarlo por la aduana de Alicante; Instancia de 19/07/1917, Gaceta de Madrid 27/01/1918, p. 262.

existir otras instancias adhiriéndose al proyecto⁹⁸. La Dirección General de Aduanas alegó el daño que supondría tal concesión a los ingresos del Tesoro⁹⁹, el mismo argumento empleado casi treinta años antes para denegar una solicitud también relativa al cacao¹⁰⁰. La solicitud de *admisión* de lana sucia, realizada por Félix Errazquin y Cía., fue secundada por otros industriales del ramo y apoyada por el propio Fomento del Trabajo Nacional¹⁰¹. Frente a los intereses de los empresarios del lavaje se impuso la presión ejercida por la Asociación General de Ganaderos del Reino, temerosa de que la introducción de fibras extranjeras llevase a la ruina al sector pecuario nacional¹⁰².

En el fondo de estas desestimaciones y del propio mantenimiento de las severas restricciones sobre los regímenes concedidos estaba, por una parte, el celo de la Administración por prevenir toda ocasión de fraude y por evitar quebrantos en los ingresos del Tesoro. Por otra parte, se situaban las diferentes posturas proteccionistas del país, situadas en un abanico que iba desde protecciones específicas hasta el cierre integral del Mercado Nacional a todo contacto exterior. Estas actitudes fueron un elemento clave en la formulación de la política arancelaria, y por lo tanto comercial y económica, de España en las primeras décadas del siglo XX.

⁹⁸ Real Orden de 01/08/1918, Gaceta de Madrid 10/09/1918, p. 678.

⁹⁹ “[...] se trata del cacao, que es uno de los llamados Artículos de Renta y esto es lo que en primer lugar aconseja denegar la petición, pues podría darse el caso [...] de que se perjudicaran los intereses del Tesoro”; Real Orden de 01/08/1918, Gaceta de Madrid 10/09/1918, p. 678.

¹⁰⁰ Real Orden de 17/02/1889, Gaceta de Madrid 21/03/1889, p. 828.

¹⁰¹ Real Orden de 01/08/1918, Gaceta de Madrid 10/09/1918, p. 676.

¹⁰² “[...] hasta que no se demuestre que la producción española es insuficiente para la capacidad industrial de los lavaderos existentes, no cabe la admisión temporal solicitada”; Real Orden de 01/08/1918, Gaceta de Madrid 10/09/1918, p. 676.

CONCLUSIONES A LA PRIMERA PARTE

En los recintos francos los comerciantes buscaban fundamentalmente ahorrar costes y trámites. La franquicia arancelaria junto con un procedimiento aduanero particular perseguían tanto evitar gastos como simplificar las formalidades debidas. Otras facultades de los recintos como el plazo de permanencia, las operaciones a las que se podían someter las mercancías o la emisión de crédito facilitaban las tareas del comercio: la mera acumulación de géneros en un puerto ayudaba a que la navegación encontrara retornos; la división de bultos y las preparaciones comerciales adecuaban muchos artículos a los gustos del mercado al que iban ser importados; las transformaciones y la mezcla de materias podían facilitar la exportación de un determinado producto al incorporar insumos foráneos más baratos que sus equivalentes autóctonos.

La adaptación de estos preceptos en España se hizo con exigua liberalidad. A comienzos de la década de 1850 se autorizaron los Depósitos de Lícito Comercio y los Depósitos Generales de Comercio. Mientras en los primeros sólo se permitía la entrada de géneros que no tuvieran prohibida su importación, en los segundos se podían depositar las mercaderías proscritas. Pero en ambos sólo se contemplaba introducir mercancías extranjeras y coloniales, quedando excluidas las nacionales. Las formalidades aduaneras a las que se debía someter el movimiento de estos Depósitos eran muy similares a las del régimen ordinario. En su interior apenas estaban autorizadas la extracción de muestras y la división de bultos, y los ingresos del concesionario del recinto se limitaban a las tarifas que se pudieran imponer al movimiento y almacenaje de las mercancías. Así, estos recintos se utilizaban para acumular géneros foráneos antes de su importación, en espera de solventar las formalidades de su despacho o del momento en el que los precios interiores fueran lo más lucrativos posible. La debilidad financiera de estas instituciones las hacían muy vulnerables a las crisis del comercio, cuando al disminución del tráfico mermaba su única fuente de ingresos.

Así, casi desde su creación, particulares y entidades públicas de distintos puertos pidieron agilizar y simplificar trámites, la admisión de géneros nacionales, extender las operaciones permitidas y la disposición de nuevas fuentes de ingresos tanto para los recintos como para el comercio. No tuvieron demasiado éxito hasta que a finales de la década de 1860 se reglamentaron los *warrants*, resguardos crediticios constituidos sobre el valor de una mercancía depositada, y las competencias como prestamistas de las

Compañías de los Almacenes Generales. Los recintos francos debieron esperar a que Figuerola completara su reforma del ordenamiento comercial con la creación de los Depósitos de Comercio, que apenas introducían novedades con respecto a las instituciones precedentes. La principal, si no única, fue la autorización de los cambios de envase, más completa que la simple división de bultos. El gran logro fue conseguir que en el despacho de importación las mercancías adeudaran en función de sus continentes primitivos y no por los nuevos, algo importante si se considera que gran parte de las partidas del Arancel aforaban en función de su peso bruto.

Tras la Restauración de Cánovas, a pesar de los cambios introducidos en el Arancel, la continuidad marcó la pauta del ordenamiento aduanero y comercial. Los Depósitos de Comercio apenas sufrieron alteraciones, salvo los avances alcanzados en la reglamentación del suministro naval y en su arrendamiento a la iniciativa privada. En lo referente a esta última, su presencia se hizo cada vez mayor en los años finales del ochocientos en la gestión de los Almacenes Generales en puertos como Alicante, Barcelona, Coruña, Gijón, Sevilla o Valencia. En estas instituciones se profundizó tanto en la emisión de *warrants* como en la constitución de franquicia arancelaria sobre las mercancías depositadas. Después de 1891 el giro proteccionista sólo se dejó sentir en la Ordenanza de 1894 en una más puntillosa descripción de formalidades que barcos, mercancías y mercaderes debían obedecer dentro y fuera de los Depósitos de Comercio. Lejos de significar obligadamente una mayor restricción del comercio supuso justamente lo contrario, al aclarar la normativa aplicable y al limitar la discrecionalidad de la Administración de Aduanas.

En el momento en el que la denuncia del convenio comercial y los nuevos aranceles complicaban la relación con Francia, cerrando virtualmente este mercado a los vinos españoles, plagas como el mildiu o la filoxera arruinaban progresivamente los viñedos españoles. Esta situación se quiso contrarrestar creando en 1894 los Depósitos Especiales de vino, un recinto orientado a fomentar la exportación de caldos nacionales mediante su mezcla con mostos foráneos, admitidos en franquicia arancelaria. Al reducir así la carga alcohólica de los vinos españoles se pretendía burlar las trabas que éstos encontraban en su introducción al mercado francés, al tiempo que se procuraba nacionalizar este proceso de refino, concentrado fundamentalmente en manos de comercian-

tes extranjeros. Al año siguiente se concedió el Depósito Especial de Pasajes que, a pesar de su casi nula relevancia económica, aportó grandes novedades al funcionamiento de los recintos francos. Primero, en su interior se admitían en franquicia arancelaria tanto mercancía extranjera como nacional; segundo, quedaban autorizadas las mezclas de unos géneros con otros, proceso que era intervenido por la Aduana para conocer la participación del componente autóctono en el producto final; tercero, esta elaboración se podía destinar al exterior, sin pagar ningún derecho, o introducir al mercado interior tras satisfacer el Arancel adeudado por el insumo foráneo incorporado. Para conocer con exactitud este detalle la Aduana introdujo una reglamentación muy severa sobre la actividad del Depósito pasaitarra. Estas trabas movieron a los operadores del recinto a lamentarse de las restricciones que encontraban para desempeñar sus funciones, mientras otros comerciantes y productores no veían en aquel sino un nido de fraude y contrabando.

En los años noventa también comenzaron a funcionar las Admisiones Temporales, reglamentadas poco tiempo antes, en 1888. Este régimen arrastraba unas condiciones de funcionamiento muy estrictas. La obligación de cada interesado de solicitar la *admisión* de un género para un proceso productivo determinado lo enfrentaba directa e individualmente con la Administración y con las impugnaciones que cualquier otro particular quisiera presentar. La observancia de una estricta identidad, según la cual la mercancía admitida y el producto despachado debían ser virtualmente iguales, limitaba enormemente la nómina de elaboraciones que podían sujetarse a este régimen de perfeccionamiento. El pago anticipado de los derechos de Arancel y su devolución tras constatar documentalmente la llegada del producto al destino extranjero consignado dificultaba la labor de los operadores adscritos a este régimen, además de acercarlo más al *draw back* inglés que a la admisión francesa. Los primeros cuatro sistemas autorizados apenas tuvieron relevancia, ni por movimiento generado ni por el valor añadido que incorporaban. Hubo que esperar a la segunda década del siglo XX a que nuevas *admisiones*, principalmente la de hoja de lata, y la Guerra Mundial incrementaran la escala de actividad y ampliaran el ordenamiento del régimen. Las primeras consiguieron multiplicar las Aduanas por las que se podían verificar los despachos y que se observara la figura del titular colectivo. La segunda permitió reducir las formalidades documentales,

alargar los plazos de exportación y reemplazar el pago de los derechos de Arancel por su afianzamiento, ventajas que los operadores lograron mantener tras el término de la contienda.

PARTE II

DE LOS DEPÓSITOS A LAS ZONAS FRANCAS

4 EL DEBATE DE LAS ZONAS NEUTRALES

Tras el giro arancelario de 1891 y la pérdida de las colonias de ultramar en 1898, entidades y particulares de algunos puertos de la península trataron de encontrar herramientas que les ayudaran a competir en el mercado internacional. Al lado de las asociaciones de comerciantes y del crédito a la exportación, las Zonas Neutrales fueron la principal institución propuesta. El comercio necesitaba concentrar mercancías para reducir costes y, en lo posible, eliminar lastres, al tiempo que los operadores ansiaban instrumentos que les facilitara exportar sus productos. Encontraron el modelo a seguir en las Zonas Francas del norte de Europa, donde se permitía toda transformación de los géneros depositados bajo las mínimas formalidades administrativas.

Esta iniciativa fue respondida en 1903 con el Proyecto de Ley de Depósitos Francos. Frente a la intención de sus promotores, la Administración era partidaria de un recinto franco más limitado, similar a las instituciones italianas. La Aduana se debía a la inercia acumulada por las Ordenanzas precedentes, al tiempo que recelaba de los daños que la franquicia pudiera originar a los ingresos del Tesoro. El Depósito Franco quedaba así limitado a una serie de operaciones comerciales, prohibiéndose muchas de las mezclas y elaboraciones solicitadas. Tampoco se solucionaron los problemas derivados de la discriminación de los géneros nacionales, de la financiación de estos recintos ni de la similitud de sus formalidades con el régimen ordinario.

Tanto la iniciativa original como el Proyecto de Ley chocaron contra los sectores agrarios del interior peninsular. Éstos se oponían a los recintos francos al entender que no eran sino focos de contrabando, enclaves arrancados de la soberanía nacional y entregados a manos extranjeras. En todo caso, argumentaban, puesto que la competitividad comercial española era algo dado e inamovible, determinada por factores geográficos y culturales, su concesión únicamente supondría un privilegio para el puerto beneficiario, inadmisibles para el resto del país. Esta actitud y la influencia de estos sectores en Madrid detuvieron la iniciativa legislativa de 1903, consiguieron que los recintos francos fueran obviados en la reforma arancelaria de 1906 y lo obstruyeron de nuevo cuando en 1911 estos Depósitos volvieron a ser presentados a las Cortes.

4.1 FOMENTAR LA EXPORTACIÓN

A finales del ochocientos el panorama comercial español se ensombreció. La no renovación del convenio con Francia había cerrado este mercado a algunas exportaciones españolas, principalmente al vino¹. En las postrimerías de la centuria, el *desastre del 98* supuso la pérdida de los últimos mercados coloniales de ultramar². Filipinas se situó en la órbita comercial de Estados Unidos, que logró expulsar política y económicamente del archipiélago a la antigua metrópoli. En Cuba y Puerto Rico, donde la presencia española era mayor, se llegaron a establecer gravámenes sobre las mercancías procedentes de la Península³. En el resto de Latinoamérica Alemania, Francia e Italia tenían un papel comercial cada vez más fuerte, aprovechando las crecientes colonias de emigrantes que poseían en ese sub-continente⁴.

Antes de 1898 la venta de mercancías tanto en *Ultramar* como en el *mercado universal*⁵ había sido el objetivo de toda política de fomento comercial⁶. Tras la pérdida de aquellas, impulsar la exportación se convirtió en una obsesión⁷. No se trataba sólo de

¹ “Los vinos no hayan colocación ni a precios ínfimos”; JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE BARCELONA, “Exposición al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda”, original de 1900, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe que eleva a las Cortes sobre el Proyecto de Ley de Zonas Francas*, Barcelona, 1915, p. 240.

² Las dificultades para colocar en el exterior la producción agrícola y manufacturera, así como los crecientes problemas de acceso al mercado latinoamericano, son una constante en todos los artículos recogidos en 1915 por el Ayuntamiento de Barcelona en los apéndices a su exposición solicitando la aprobación por Ley de las zonas francas, ver AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit., pas-sim*.

³ JOP DE BARCELONA, “Exposición al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda”, original de 1900, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, p. 240.

⁴ FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, “Exposición Elevada al Sr. Presidente del Consejo de Ministros”, original de 1899, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, p. 230, JOP DE BARCELONA, “Contestación al interrogatorio del Ministerio de Hacienda”, original de 1901, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, p. 275 y FTN, *La cuestión de las Zonas Neutrales*, Barcelona, 1903, pp. 21-23.

⁵ Con el concepto de *mercado universal* se quería distinguir las exportaciones realizadas a los mercados coloniales, más o menos defendidos mediante Aranceles, de las que se hicieran a otras naciones, parapetadas tras sus propias Tarifas; ver FTN, “Exposición Elevada al Sr. Presidente del Consejo de Ministros”, original de 1899, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, p. 226 y FTN, *Memoria de 1900*, Barcelona, 1901, p. 10.

⁶ A finales del decenio de 1880 se empezó a proponer un esquema de fomento de la exportación basado en la asociación empresarial para financiar exportaciones y promocionar marcas, en la información consular sobre los mercados de destino, o en la adopción de nuevas tecnologías; FTN, *El Economista Español*, Barcelona, 1890, pp. 4-6.

⁷ “La pérdida de las colonias ha alterado de tal modo la faz económica de España y comprometido de tal suerte su porvenir, que es forzoso buscar cuanto antes alguna compensación”; FTN, “Exposición Elevada

recuperar posiciones en los mercados latinoamericanos⁸; siendo el Mercado Nacional estrecho, el sostenimiento de la industria dependía de colocar buena parte de la producción en el extranjero⁹. A esta exigencia era especialmente sensible el empresariado catalán, representado a través de diputaciones, de cámaras de comercio y de otras entidades económicas, entre las que cabe destacar el Fomento del Trabajo Nacional, de Barcelona¹⁰. Esta entidad ofreció la primera y más completa articulación de la nueva estrategia para impulsar las exportaciones¹¹.

La venta de productos españoles en el extranjero se debía apoyar en cinco pilares. Primero, en la labor de los Cónsules prestando información sobre las condiciones y preferencias de esos mercados exteriores, y colaborando en la promoción de los géneros españoles¹². Segundo, en la iniciativa privada y más concretamente en asociaciones de exportadores. Éstas impulsarían marcas propias reconocibles internacionalmente y permitirían una mayor capacidad de financiación al comercio exterior que la disponible individualmente por cada comerciante¹³. Tercero, en esta tarea de financiación el Estado debía crear un Banco de Exportación o bien reglamentar un sistema de crédito a la exportación¹⁴. Tanto éstos como las asociaciones empresariales debían cubrir el lapso de tiempo existente entre la expedición de las mercancías y la percepción del cobro, y asegurarse de estos pagos¹⁵. El cuarto pilar era la creación de escuelas o universidades

da al Sr. Presidente del Consejo de Ministros”, original de 1899, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe ... op. Cit.*, p. 224.

⁸ “El comercio exterior es una lucha y nuestro afán hoy ha de ser [...] cuidar de una clientela de siglos en América, dando honradamente productos buenos y adaptados a los gustos del consumidor [...]”, ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos Francos. Puertos de Marsella, Génova y Barcelona*, Barcelona, 1901, p. 279.

⁹ “[...] hay una crisis permanente en Cataluña por exceso de producción debido, ya a la pérdida de las colonias ya al crecido número de fábricas existentes [...] Por la misma razón hay una crisis agrícola, mayor aún que la industrial”, FTN, “Informe al cuestionario del Ministerio de Hacienda”, original, de 1900, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe ... op. Cit.*, p. 303.

¹⁰ El Fomento, nació en abril de 1889 de la unión de dos asociaciones empresariales anteriores, el Instituto de Fomento del Trabajo Nacional y el Fomento de la Producción Nacional; FTN, *Los dos primeros meses de fusión*, Barcelona, 1889, p. 3.

¹¹ “[...] no basta la sola iniciativa del Estado para que se abran nuevos mercados a nuestros productos [...] nos preocupamos seriamente en la manera de buscar nueva colocación a sus manufacturas, de asegurar el cobro de lo exportado y de facilitarle capitales baratos [...]”; FTN, *Memoria de 1898*, Barcelona, 1899, pp. 10-11.

¹² FTN, *Memoria de 1898*, Barcelona, 1899, p. 10.

¹³ FTN, *El Economista Español*, Barcelona, 1890, p. 4-6.

¹⁴ FTN, *Memoria de 1898*, Barcelona, 1899, p. 14 y FTN, *Memoria de 1900*, Barcelona, 1901, pp. 10-11.

¹⁵ Incluso, se llegaba a reclamar “[...] el auxilio del Estado, en forma de garantía al capital [...]”, puesto que la iniciativa privada “[...] no puede obtener beneficios los primeros años de tanteo y de ensayos [...]”; FTN, *Memoria de 1900*, Barcelona, 1901, p. 10.

industriales para formar personal técnico, herramienta imprescindible en los procesos de adopción tecnológica¹⁶.

El quinto y principal elemento de fomento de las exportaciones eran las zonas neutrales¹⁷. En España los instrumentos aduaneros puestos al servicio del comercio exterior habían tenido muy pobres resultados. Los depósitos particulares eran meros almacenes de importación. Los Depósitos de Comercio no habían conseguido mayor avance¹⁸. A parte de labores de suministro a buques y la emisión de warrants, su principal función seguía siendo la importación. Las mercancías nacionales no estaban admitidas y las operaciones autorizadas sobre los géneros estaban estrictamente limitadas a la obtención de muestras, la venta y los cambios de envase. Si bien estaban bajo franquicia arancelaria hasta no ser despachadas *a consumo*, las formalidades administrativas a las que estaban sometidas estas mercancías eran similares a las establecidas sobre los artículos bajo régimen ordinario. Salvando la expedición de *warrants*, los recursos financieros disponibles eran muy limitados, lastrando la actividad de las entidades encargadas de la explotación de los Depósitos. Por su parte, la Admisión Temporal había fracasado como mecanismo de fomento de las industrias de exportación. Hasta 1900 se habían aprobado cuatro *admisiones*, con muy poca actividad cada una y grandes dificultades para el reintegro de los derechos arancelarios pagados¹⁹.

Ante esta situación, distintas entidades económicas se fijaron en los modelos de recinto franco que entonces se estaban poniendo en marcha en Europa, principalmente Hamburgo, Copenhague y Génova²⁰. Hasta la unificación, Hamburgo había sido una

¹⁶ “[...] los adelantos industriales de otras naciones son debidos en principal parte a las facilidades y medios de aprender con que cuentan [...]”; FTN, *Memoria de 1899*, Barcelona, 1900, p. 10 y FTN, *Memoria de 1900*, Barcelona, 1901, pp. 10-11.

¹⁷ En 1899 el Fomento envió a la Presidencia del Consejo de Ministros la primera propuesta formal para la autorización de zonas neutrales y el establecimiento de una en Barcelona: “[...] todas las naciones que marchan al compás de la civilización en el acrecimiento de su comercio exterior [...] han aguijoneado el ingenio en busca de artificios para procurarse mercados”; FTN, “Exposición Elevada al Sr. Presidente del Consejo de Ministros”, original de 1899, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe ... op. Cit.*, pp. 224-233, cita en p. 228, FTN, *Memoria de 1900*, Barcelona, 1901, p. 11 y FTN, *Memoria de 1901*, Barcelona, 1902, p. 7.

¹⁸ FTN, *La cuestión ... op. Cit.*, p. 9.

¹⁹ Los Depósitos de Comercio y las admisiones temporales han sido extensamente tratados en los capítulos segundo y tercero. Cfr. FTN, *La cuestión ... op. Cit.*, p. 45.

²⁰ “La experiencia de Hamburgo, Copenhague y Génova [...] ha sido tan elocuente y de tanta resonancia que el mundo entero tiene puesta su atención en la importancia de esta nueva institución [...] disponiéndose todos los gobiernos a entrar resueltamente en este camino”; JOP DE BARCELONA, “Exposición al

ciudad libre abierta al tráfico de todas las procedencias. El mismo acuerdo de mayo de 1881 por el cual esta ciudad se integró en el Zollverein alemán, permitió que en unos muelles de su puerto se mantuviera parte de la franquicia anterior. Se creó así un recinto, plenamente operativo desde 1888, denominado *Frei Hafen*, completamente aislado del resto de la ciudad por un muro. A su interior entraban mercancías extranjeras sin satisfacer ninguna clase de derecho arancelario o fiscal²¹. Estos géneros podían ser almacenados o sometidos a toda clase de transformaciones, limitándose las autoridades aduaneras al control de entrada y salida de mercancías, y a la vigilancia externa del recinto²². El envío de esos artículos al exterior se hacía en completa franquicia, mientras que su entrada al mercado alemán estaba gravada por la tarifa máxima, al no poderse discriminar orígenes entre naciones convenidas y países sin acuerdo²³. El Estado se reservaba la soberanía y propiedad del recinto, estando su explotación arrendada a una empresa privada²⁴.

Entre 1894 y 1895 Copenhague puso en marcha su propia zona franca, buscando contrarrestar el auge de Hamburgo y Bremen, y la cercana apertura del canal de Kiel²⁵. Se intentaba mantener el estrecho del Sund como nexo comercial clave entre el Báltico y el Atlántico Norte, la península escandinava y Europa central²⁶. Este recinto

Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas”, original de 1900, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe ... op. Cit.*, pp. 235-236.

²¹ ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos Francos... op. Cit.*, pp. 104-108, SOCIEDAD ECONÓMICA BARCELONESA DE AMIGOS DEL PAÍS, “Informe”, original de 1901. en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe ... op. Cit.*, p. 296 y THOMAN, Richard S., *Free Ports and Foreign-Trade Zones*, Cambridge – Maryland, 1956, pp. 31-33.

²² SEBAP, “Informe”, original de 1901. en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe ... op. Cit.*, p. 296.

²³ THOMAN, Richard S., *Free Ports ... op. Cit.*, p. 38.

²⁴ La concesionaria era una sociedad por acciones llamada *Hamburger Freihafen Lagerhause Gesellschaft*; ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos Francos... op. Cit.*, pp. 104-108 y THOMAN, Richard S., *Free Ports... op. Cit.*, pp. 37-38. La zona franca de Hamburgo, nacida de la inclusión de esta antigua ciudad libre en el mercado nacional alemán, contaba con almacenes y manufacturas para productos alimenticios, como café, aceite, arroz y cacao cuyas elaboraciones se destinaban tanto al mercado interior como a la exportación. La franquicia sirvió a sí mismo al desarrollo de los astilleros de Hamburgo; BOROWSKY, Peter, *Hamburg und der Freihafen. Wirtschaft und gesellschaft, 1888-1914*, en BOROWSKY, Peter, *Schlaglichter historischer Forschung. Studien zur deutschen Geschichte im 19. Und 20. Jahrhundert*, Hamburgo, 2005, pp. 109-137, especialmente en pp. 124 y ss. y ANDERSON, Axel, “Location factor in the choice of free port sites”, en *Economic Geography*, vol. 10, nº 2, 1934, pp. 150-152.

²⁵ ANDERSON, Axel, “Location factor... op. cit.”, pp. 147-159 y LEE, Robert, “Configuring the region: maritime trade and port-hinterland relations in Bremen, 1815-1914”, en *Urban History*, vol. 32, nº 2, 2005, pp. 247-287.

²⁶ ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos Francos... op. Cit.*, 114-119, ELÍAS DE MOLÍNS, José, “Puertos Francos”, en *Revista de Obras Públicas*, nº 48, 1901, pp. 431-434 y MEAD, W. R., “Three city ports in Denmark”, en *Economic Geography*, vol. 18, nº 1, 1942, pp. 41-56.

compartía características con Hamburgo, como la titularidad pública y su gestión privada, su delimitación mediante un muro y la admisión en franquicia de toda clase de géneros extranjeros, que podían ser sometidos a cualquier transformación industrial²⁷. Entre las diferencias, los promotores de las zonas neutrales en España destacaron que, dado que Dinamarca no poseía un Arancel de doble columna, las mercancías destinadas al mercado danés adeudaban por esa tarifa única, como cualquier otra procedencia directa del exterior²⁸.

Caso aparte era Génova. El puerto italiano había dejado de ser una franquicia de tipo antiguo en 1872, con el proceso de creación del Estado Nación italiano y de su Mercado Nacional. El moderno recinto franco, aislado del resto del puerto mediante un vallado, fue autorizado en 1876²⁹. En este depósito sólo se admitían los géneros extranjeros procedentes de países con los que Italia tuviera convenido el trato de nación más favorecida en sus acuerdos comerciales. Así, mientras se seguían observando orígenes, se aseguraba el trato arancelario más favorable a las mercancías. Éstas, una vez introducidas, podían ser sometidas a cambios de envase y a operaciones de mezcla, pero las transformaciones industriales estaban excluidas³⁰. La explotación del recinto había sido encomendada a la cámara de comercio, mientras los funcionarios de aduanas se encargaban de controlar la entrada y salida de personas y géneros, y de intervenir las operaciones de descarga y alijo de los mismos³¹. Además, los túneles de San Gotardo y El Simplón, atravesando los Alpes, ponían en contacto por ferrocarril al puerto lombardo con los amplios mercados del interior de Europa³².

²⁷ ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos Francos... op. Cit.*, pp. 114-119 y THOMAN, Richard S., *Free Ports... op. Cit.*, pp. 81-93, ANDERSON, Axel, "Location factor... op. cit.", pp. 153-155

²⁸ SEBAP, "Informe", original de 1901. en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, p. 296.

²⁹ La Ley de 6 de agosto de 1876 permitió el funcionamiento del *depósito franco* de Génova, así como el establecimiento de otras franquicias arancelarias en todos los puertos que lo solicitaran; GARCÍA DE ZÚÑIGA, E., "Generalidades sobre los Puertos Francos", en *Revista de Obras Públicas*, nº 57, 1909, p. 608.

³⁰ ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos Francos... op. Cit.*, pp. 120-122, GARCÍA DE ZÚÑIGA, E., "Generalidades... op. Cit.", p. 608.

³¹ ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos Francos... op. Cit.*, pp. 120-122, GARCÍA DE ZÚÑIGA, E., "Generalidades... op. Cit.", p. 608 y SEBAP, "Informe", original de 1901, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, p. 296.

³² ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos Francos... op. Cit.*, pp. 184-186 y RODGERS, Alan L., "The port of Genova: external and internal relations", en *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 48, nº 4, 1958, pp. 319-351.

Marsella, si bien no contaba con un recinto análogo al genovés, disponía de un entrepôt similar al Depósito Comercial español y de una buena comunicación con el mercado francés. En este puerto muchas compañías comerciales tenían establecido su centro de operaciones³³ y, desde finales del ochocientos, se había planteado la posibilidad de establecer una zona franca como la de Hamburgo³⁴. Barcelona, así como otros puertos españoles, contaba con unas infraestructuras portuarias deficientes e inferiores a las de sus vecinos europeos. Estaba peor comunicado con los mercados del interior continental y las instituciones arancelarias de las que disponía se mostraban abiertamente insuficientes³⁵. En torno a 1900, cuando los mercados coloniales se habían perdido y el conjunto de Latinoamérica se hallaba bajo otras esferas comerciales, para el puerto barcelonés se convirtió en una prioridad conseguir elementos que le permitieran competir con sus vecinos mediterráneos³⁶. Se debía recuperar el terreno perdido frente a Génova y, sobre todo, adelantarse a cualquier movimiento que pudiera hacer Marsella³⁷. La autorización de las zonas neutrales en España se convirtió en una de las aspiraciones de

³³ ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos Francos...* op. Cit., pp. 150-154.

³⁴ “En el seno del recinto franco tal vez renacerán industrias desaparecidas y se establecerán nuevas explotaciones, como destilerías de maíz y fábricas de vino de pasas, mercaderías, fósforos, licores, tostado de café, talleres de confecciones [...]”; ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos Francos...* op. Cit., pp. 168-174, cita p. 170 y SEBAP, “Informe”, original de 1901, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe...* op. Cit., p. 297.

³⁵ FTN, *La cuestión...* op. Cit., pp. 30-37, AYXELÁ, José, *El puerto de Barcelona: reseña histórica y datos relativos a dos de sus obras más importantes*, Madrid, 1915, RUÉ DALMAU, Antonio, *El puerto de Barcelona*, Barcelona, 1931, ALEMANY I LLOVERA, Joan, *El port de Barcelona: historia i actualitat*, Barcelona, 1984, ALEMANY I LLOVERA, Joan, *El port de Barcelona i l'economia catalana*, Barcelona, 1994, GUIMERÁ RAVINA, Agustín, “El sistema portuario español (siglos (XIX-XX): perspectivas de investigación”, en ROMERO MUÑOZ, Dolores y GUIMERÁ RAVINA, Agustín (coord.), *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX): Actas del Coloquio Internacional del Sistema Portuario Español*, Madrid, 1995, pp. 125-142 y ALEMANY I LLOVERA, Joan, *El puerto de Barcelona: un pasado, un futuro*, Barcelona, 2002,

³⁶ “Los puertos de Génova y Marsella (que, aun cuando el último no tenga aún puerto franco no tardará en tenerlo, si bien de antiguo disfruta franquicias análogas) están de tal modo absorbiendo el tráfico del Mediterráneo que, a pesar de nuestra envidiable posición geográfica, llevamos camino de ser anulados”; JOP DE BARCELONA, “Exposición al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda”, original de 1900, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe...* op. Cit., p. 240. Cfr. MALUQUER DE MOTES, Jordi, “El mercado colonial antillano en el siglo XIX”, en NADAL I OLLER, Jordi y TORTELLA CASARES, Gabriel (eds.), *Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España contemporánea*, Barcelona, 1974, pp. 322-357, SUDRIÀ I TRIAY, Carles, “La exportación en el desarrollo de la industria algodonera española 1875-1920”, en *Revista de Historia Económica*, vol. 1, n° 2, 1983, pp. 369-386, FRADERA, Josep María, *Industria i mercat. Les bases comercials de la industria catalana moderna*, Barcelona, 1987, LLONCH CASANOVAS, Montserrat, “La capacitat exportadora de la industria catalana del gènere de punt (1876-1935)”, en *Recerques*, n° 37, 1998, pp. 165-192

³⁷ “[...] deseamos la urgencia porque no va a los alcances la República vecina, donde esperamos que de un día a otro se apruebe la ley de zonas neutrales [...] si Marsella se nos anticipa habremos perdido preciosas ventajas”; FTN, *La cuestión...* op. Cit., pp. 42-43. ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos Francos...* op. Cit., pp. 236-241

la burguesía comercial del litoral peninsular, y el establecimiento de una de ellas en Barcelona en la principal demanda del comercio catalán³⁸.

4.2 LA PROPUESTA DE LA ZONA NEUTRAL

En 1899 y 1900 el Fomento del Trabajo Nacional y la Junta de Obras del Puerto de Barcelona comenzaron una campaña para la autorización de las zonas neutrales y la concesión de una a Barcelona³⁹. Tomando Hamburgo como modelo, proponían un recinto cerrado, aislado del resto del puerto mediante un muro doble, con camino de ronda⁴⁰. En él podían entrar todas las mercancías extranjeras y nacionales, libres de derechos de Arancel y de algunos tributos fiscales, como el Impuesto de Consumos, arbitrios municipales y provinciales, y tasas portuarias. La vigilancia se debía limitar al control sobre las entradas y salidas de géneros, y sobre el acceso del personal⁴¹. No obstante, en el interior del recinto se prohibía la residencia, el consumo y la venta al por menor, y el propio movimiento nocturno, estando la actividad circunscrita a las horas de sol⁴². La imposición de derechos arancelarios y fiscales se retrasaba hasta el despa-

³⁸ “Establecidas las zonas francas o neutrales para equipararse en condiciones con puertos rivales [...] facilitando y abaratando todos los servicios inherentes al tráfico marítimo [...] La favorable situación de nuestro puerto en el Mediterráneo exige se le dote de instituciones y medios para que adquiriera la preponderancia que le corresponde, antes que Génova ensanche la esfera de acción de su *depósito franco* o establezca Marsella la *zona neutral* que de larga fecha viene preparando [...]”; JOP DE BARCELONA, “Contestación... op. Cit.”, pp. 274-275, subrayado en el original.

³⁹ GRAELL, Guillermo, *Historia del Fomento del Trabajo Nacional*, Barcelona, 1911, GRAELL, Marcelino, *Las Zonas Francas. Su importancia para Barcelona*, Barcelona, 1914, HARRISON, R. J., “Catalan business and the loss of Cuba, 1898-1914”, en *The Economic History Review*, vol. 27, nº 3, 1974, pp. 433-438 MALUQUER DE MOTES, Jordi, “El mercado colonial ... op. cit.”, pp. 322-357, SUDRIÀ I TRIAY, Carles, “La exportación ... op. cit.”, pp. 369-386 y PRAT, Marc y SOLER, Raimon, “La formación de redes comerciales y el fracaso de la penetración internacional de los tejidos catalanes, 1850-1930”, en *Revista de Historia Industrial*, nº 21, 2002, pp. 211-218.

⁴⁰ FTN, “Exposición Elevada al Sr. Presidente del Consejo de Ministros”, original de 1899, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, p. 232 y JOP DE BARCELONA, “Exposición al Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas”, original de 1900, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, pp. 235-236.

⁴¹ JOP DE BARCELONA, “Exposición al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda”, original de 1900, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, pp. 240-241.

⁴² “[...] no se permite la entrega de las mercancías al consumo [...] como no satisfagan los derechos de aduanas y de consumos, ni se permite habitación ninguna, quedando de noche confiada la custodia a los guardianes precisos”; FTN, “Exposición Elevada al Sr. Presidente del Consejo de Ministros”, original de 1899, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, p. 230.

cho de los géneros al Mercado Nacional. La expedición de mercancías al exterior se hacía en completa franquicia⁴³.

Respecto del régimen de los Depósitos de Comercio, la zona neutral ofrecía tres grandes novedades. Primero, las operaciones de entrada del buque a puerto, descarga, alijo y el resto de manipulaciones estarían libres de la intervención de la Administración de la Aduana⁴⁴. Esta libertad exigía que la zona neutral dispusiera de un puerto propio, autónomo del ordinario. Si la arribada se efectuaba a través de este último, todo el proceso de admisión se debía someter a la normativa común, establecida en las Ordenanzas de Aduana. La exigencia de aislamiento, la conveniencia de contar con unos muelles propios y de disponer espacio suficiente para la instalación de almacenes e industrias, hicieron concebir a la Junta de Obras el proyecto del Llobregat⁴⁵. El *puerto franco* de Barcelona⁴⁶ quedaría emplazado en los terrenos comprendidos entre la escollera del oeste del puerto y el río Llobregat, llegando por tierra hasta la línea del ferrocarril Madrid-Zaragoza-Alicante⁴⁷.

La segunda novedad era la admisión de productos nacionales en la zona neutral⁴⁸. Vinculada a ella, las operaciones de transformación a las que los artículos podían ser sometidos era la tercera innovación y la más importante. Esas elaboraciones fueron clasificadas en *comerciales* e *industriales*. Formalmente, las primeras eran definidas como aquellas que “[...] aumenten el valor de los géneros depositados sin variar esencialmente la naturaleza de aquellos”⁴⁹. En las segundas sí cambiaban esos atributos. Lejos de hacer referencia al carácter más o menos fabril de las operaciones, o al diferente grado de mecanización aplicado, la distinción hacía estricta referencia a consideraciones arancelarias. En una elaboración *comercial* el producto resultante debía responder a la misma partida del Arancel que la materia admitida y empleada como insu-

⁴³ “[...] sólo podrían entrar en la península pagando los derechos máximos de importación señalados a los extranjeros”; JOP DE BARCELONA, “Contestación... op. Cit.”, p. 279.

⁴⁴ JOP DE BARCELONA, “Contestación... op. Cit.”, p. 280.

⁴⁵ JOP DE BARCELONA, “Exposición al Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas”, original de 1900, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, p. 236.

⁴⁶ “El Fomento ha creído llegado el momento oportuno de solicitar la concesión de un puerto franco o zona neutral”; FTN, “Exposición Elevada al Sr. Presidente del Consejo de Ministros”, original de 1899, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, p. 229. Sobre la confusión que el empleo de este término suscitó en el debate posterior, se incidirá en le siguiente epígrafe.

⁴⁷ COMISIÓN ESPECIAL DE LA ZONA NEUTRAL, “Memoria para señalar los límites de la zona neutral”, original de 1901, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, pp. 258-259.

⁴⁸ JOP DE BARCELONA, “Contestación... op. Cit.”, pp. 278-279.

⁴⁹ Real Decreto de 23/10/1903, Gaceta de Madrid 24/10/1903, p. 337, art. 6.

mo. Este principio de identidad estaba detrás de las operaciones de extracción de muestras y cambio de envases, ya presentes en los Depósitos de Comercio. Pero las tareas *comerciales* solicitadas para la zona neutral, principalmente las mezclas, exigían que las materias empleadas como componentes del producto fueran claramente identificables. Si esto no era factible, como sucedía en la mayoría de los casos, era necesario contar con unas tablas de *equivalencia* que convirtieran una unidad, en gramos o litros, de producto en cierta cantidad de insumos empleados. Su autorización requería, por parte de la Administración, la aceptación del principio de equivalencia.

Las operaciones industriales eran aquellas en las que las mercancías sufrían una transformación que las llevaba a impedir toda identificación o equivalencia entre ingredientes y resultado, y a cambiar de clase arancelaria por la que adeudar. El objetivo era transformar productos primarios nacionales⁵⁰, generalmente en adición a mercancías foráneas, y conseguir su comercialización bajo marcas españolas. Aquellos, en su mayoría, estaban siendo exportados en bruto, transformados en el exterior y reexportados con marchamos franceses e italianos, principalmente. Se propusieron algunas actividades concretas, como la mezcla de vino nacional con caldos galos, de menor graduación, o su encabezamiento con alcoholes extranjeros⁵¹; el refinado de aceite de oliva con aceites de sésamo o de otras semillas⁵²; la fabricación de mermeladas y almíbares utilizando azúcares de ultramar, más baratos⁵³; la preparación de pastas alimenticias con harinas importadas, fábricas de chocolates⁵⁴, aserraderos de madera e incluso instala-

⁵⁰ FTN, “Exposición Elevada al Sr. Presidente del Consejo de Ministros”, original de 1899, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, p. 230, JOP DE BARCELONA, “Exposición al Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas”, original de 1900, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, p. 237 y FTN, *La cuestión... op. Cit.*, pp. 11 y 20-21.

⁵¹ PAN-MONTOJO, Juan, “El vino y la política comercial en la Restauración”, en *Agricultura y Sociedad*, nº 72, 1994, pp. 167-204.

⁵² ZAMBRANA PINEDA, Juan Francisco, “El aceite de oliva y su dependencia del mercado internacional de las grasas vegetales. Un análisis histórico 1861-1935”, en *Agricultura y Sociedad*, nº 33, 1984, pp. 159-195, RAMÓN I MUÑOZ, Ramón, “La exportación española de aceite de oliva antes de la Guerra Civil: empresas, mercados y estrategias comerciales”, en *Revista de Historia Industrial*, nº 17, 2000, pp. 97-151 y RAMÓN I MUÑOZ, Ramón, “La producción y el comercio de aceite de oliva en los países del Mediterráneo (1850-1938): competencia y especialización”, en *Mediterráneo Económico*, nº 7, 2005, pp. 329-355.

⁵³ MARTÍN RODRÍGUEZ, Manuel, “La industria azucarera española, 1914-1936”, en *Revista de Historia Económica*, año V, nº 2, 1987, pp. 301-323 y MARTÍNEZ CARRIÓN, José Miguel, “Formación y desarrollo de la industria de conservas vegetales en España, 1850-1935”, en *Revista de Historia Económica*, año VII, nº 3, 1989, pp. 619-649.

⁵⁴ Sobre la industria de la alimentos en Italia, principalmente la molturación de harina, ver FERRAZZA, Marco, “Cesare Saldini e l’industria molitoria”, en *Storia in Lombardia*, nº 6, 1987, pp. 75-101 y ZA-

ciones metalúrgicas y químicas⁵⁵. Lo importante entonces para los promotores era la autorización de la zona neutral y de las actividades solicitadas. Era labor posterior de la Administración clasificar unas en *comerciales* y otras en *industriales*. No obstante, los propios promotores de la zona neutral admitían limitaciones “[...] para no perjudicar las [industrias] establecidas en el país”, mediante una relación explícita de actividades permitidas y un proceso de información pública sobre cada solicitud⁵⁶.

La zona neutral debía quedar bajo la titularidad del Estado, reteniendo éste la soberanía, las tareas de inspección e intervención sobre el recinto... y una cierta responsabilidad en su sostenimiento económico⁵⁷. La explotación y gestión recaerían en una entidad que representara al mismo tiempo a la iniciativa privada local y al poder público. El Fomento y la Junta de Obras propusieron a ésta última como concesionaria de la zona neutral de Barcelona⁵⁸. Los recursos del recinto franco podían basarse en la aplicación de tarifas sobre las manipulaciones, como la carga y descarga, la estiba o los acarreos, y en el establecimiento de tasas de almacenaje, cánones de ocupación y alquileres sobre las industrias que se instalaran. Por último, los solicitantes contemplaban la posibilidad de que se concedieran subvenciones por parte de los poderes públicos⁵⁹. El proyecto de la zona neutral, si bien abanderado por Barcelona, en ningún momento tuvo carácter exclusivo, a pesar de que así lo interpretó buena parte de la Administración y de la opinión pública. Desde el principio se señaló que esta institución podía ser conce-

MAGNI, Vera, *The economic history of Italy, 1860-1990*, Oxford, 1997, pp. 101-102. Sobre la influencia de la política arancelaria en este sector, FUÁ, Giorgio, *Lo sviluppo economico in Italia*, Milán, 1992, pp. 245-254 y ZAMAGNI, Vera, *Dalla periferia al centro: la seconda rinascita economica dell'Italia, 1861-1981*, Bolonia, 1993, pp. 145 y ss.

⁵⁵ JOP DE BARCELONA, “Contestación... op. Cit.”, 1915, p. 279.

⁵⁶ “[...] señaladas que fuesen las que en la zona pudiesen funcionar, cada vez que se solicitase permiso para instalar una nueva, debería abrirse información con objeto de oír a los centros económicos más directamente interesados [...]”; JOP DE BARCELONA, “Contestación... op. Cit.”, p. 279.

⁵⁷ “La zona neutral, como obra de interés general para la nación y de utilidad pública por excelencia, ha de crearla el Estado [...] reservándose la soberanía y alta inspección que le corresponde [...]”; JOP DE BARCELONA, “Contestación... op. Cit.”, p. 282.

⁵⁸ “[el Estado] debería encomendar su organización y funcionamiento a una entidad que, siendo genuina representación del comercio, la industria, la marina, la agricultura y la administración pública [...] estuviese en condiciones apropiadas”; JOP DE BARCELONA, “Contestación... op. Cit.”, p. 282 y FTN, “Informe al cuestionario del Ministerio de Hacienda”, original de 1901, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, pp. 312-313.

⁵⁹ JOP DE BARCELONA, “Contestación... op. Cit.”, pp. 283-284 y FTN, “Informe al cuestionario... op. Cit.”, p. 313.

dida a todo aquel puerto que lo pidiera, si su actividad era capaz de sostenerlo⁶⁰. Incluso se propusieron los puertos de Málaga, Cádiz, Vigo, y Bilbao como ubicaciones de otras tantas zonas neutrales, en apoyo de las demandas del comercio de estas plazas⁶¹.

En 1899 el Fomento dirigió una solicitud a la Presidencia del Consejo de Ministros. Al año siguiente la Junta de Obras envió a los Ministros de Fomento, Hacienda y Marina otras tantas instancias pidiendo el inicio del proceso para la autorización de las zonas neutrales. El de Fomento⁶² fue el primero en actuar, creando en diciembre de 1900 una Comisión Especial encargada de señalar el emplazamiento del recinto barcelonés. En enero y febrero del año siguiente se ultimaron y aprobaron los planos y la memoria de instalación de la zona neutral⁶³. Al mismo tiempo el departamento de Hacienda formulaba un cuestionario para saber la opinión de todos los interesados sobre la conveniencia de autorizar las zonas neutrales y, en caso afirmativo, las condiciones operativas y de seguridad que debía reunir⁶⁴. Hasta entonces, Depósitos de Comercio y admisiones temporales habían dependido exclusivamente del Ministerio de Hacienda, concretamente de la Dirección General de Aduanas. Sus decisiones, a parte de los intereses privados influyentes en cada momento, estaban orientadas por el celo en evitar toda lesión para el Tesoro por contrabando, fraude, merma de ingresos o asunción de gastos⁶⁵, así como por la trayectoria acumulada por las sucesivas Ordenanzas. La intromisión del Ministerio de Fomento en las franquicias arancelarias supuso la entrada en el proceso de toma de decisiones de otros intereses tanto públicos como priva-

⁶⁰ “No pretendemos que constituya un privilegio para Barcelona [...] no habría inconveniente en que se promulgara una Ley como en Italia autorizando el Gobierno para conceder cuantos se soliciten”; FTN, “Exposición Elevada al Sr. Presidente del Consejo de Ministros”, original de 1899, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, p. 233.

⁶¹ FTN, *La cuestión... op. Cit.*, pp. 26-27.

⁶² El Ministerio de Fomento englobaba las secciones de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, dentro de la cual estaba la Dirección General de Puertos; incluso entre 1899 y 1905 se denominó *Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas*. Su titular entre octubre de 1900 y marzo de 1901, en esos meses de discusión del proyecto fue Joaquín Sánchez de Toca.

⁶³ AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, pp. 244-273.

⁶⁴ Las preguntas incluidas en el cuestionario eran seis: la conveniencia de establecer en Barcelona una zona neutral; las operaciones comerciales e industriales a autorizar; las formalidades a las que debía sujetarse el funcionamiento del recinto; los gravámenes que se debían exigir sobre las mercancías; quién debía crear y gestionar la zona neutral; cómo podrían reunirse los fondos para administrar el recinto, y el uso que se debía dar a los superávits que pudieran resultar; AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, pp. 245-247.

⁶⁵ La merma de ingresos podía proceder de la concesión de Admisión Temporal sobre un artículo de renta, como el cacao; el incremento del gasto sobre el Tesoro podía haberse dado si la Administración se hubiera hecho responsable de las deudas de los Depósitos de Comercio deficitarios.

dos. Éstos estaban en distinta medida representados en los diferentes departamentos. Aquellos, atentos a otras sensibilidades, perspectivas e intereses de la propia Administración, provocaron un conflicto de competencias que se alargó en los años posteriores.

El cuestionario del Ministerio de Hacienda abrió un proceso de información pública que permitió añadir a la postura inicial de El Fomento y de la Junta de Obras las opiniones de otros agentes. Otras entidades económicas de la misma Barcelona y del resto de España coincidían con los planteamientos expuestos por los promotores de la zona neutral. No obstante también introdujeron matices. Para la Sociedad Económica Barcelonesa de Amigos del País, la Junta de Obras se podía hacer perfecto cargo del recinto si bien antes era conveniente que modificase su constitución interna, para permitir una mayor representación de los intereses privados⁶⁶. La Cámara de Comercio de Barcelona iba un poco más lejos, proponiendo “[...] debiera encargarse de la creación de la zona una entidad o sociedad particular nacional y, sólo si no existiere ésta, podría encomendarse a la actual Junta de Obras del Puerto”⁶⁷.

Por otra parte, José Elías de Molíns en su monografía sobre los puertos francos, publicada precisamente en 1901, señalaba la conveniencia de limitar la extensión del recinto franco. Se debía abandonar el proyecto de la *zona* del Llobregat, extensa y con un puerto propio, por el de un *depósito* dentro del puerto⁶⁸. La estructura de comercio existente en el Mediterráneo, las líneas de navegación establecidas y su mejor comunicación con el interior de Europa convertían a Génova y Marsella en los principales puertos de la región, aventajando claramente a Barcelona⁶⁹. Este puerto estaba además peor equipado que sus competidores⁷⁰. La Ley de 1880 había establecido, por sus condiciones y su actividad, 22 puertos de *Interés General* que recibían financiación pública

⁶⁶ SEBAP, “Informe”, original de 1901, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, pp. 301-302.

⁶⁷ CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO DE BARCELONA, “Informe”, original de 1901, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, p. 317.

⁶⁸ “[...] debe intentarse favorecer aquel movimiento [el comercio de depósito, tránsito y exportación] creando un *recinto franco dentro del puerto* [sic] y otros medios indirectos [...]”; ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos Francos... op. Cit.*, pp. 247-248.

⁶⁹ “Barcelona no podrá jamás por su situación competir con Marsella, y mucho menos con Génova, en el tráfico de *depósito y tránsito* [...]”; ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos Francos... op. Cit.*, pp. 245-247, cita en p. 245.

⁷⁰ “El famoso expedienteo, esta calamidad nacional, ha sido uno de los grandes estorbos que han contribuido a eternizar las obras del puerto de Barcelona y a esterilizar los inmensos sacrificios hechos por el comercio, la industria y la navegación”; ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos Francos... op. Cit.*, p. 201.

para las obras que realizaran⁷¹. El número de Puertos de Interés General no hizo sino aumentar, habiendo 130 a comienzos del siglo XX, muchos de ellos de escasa importancia, dispersando la inversión pública⁷². Era preferible concentrar los recursos públicos y privados en modernizar las instalaciones del puerto ya existente antes de iniciar las obras del puerto franco⁷³. El *depósito franco* podía ubicarse en uno de los muelles de la ciudad y conforme fuera creciendo su actividad y necesitando más espacio se podría ampliar. Entonces sería posible volver a plantear el proyecto de la *zona franca* en el delta del Llobregat⁷⁴.

La principal discusión planteada en el debate de la zona neutral giró sobre las mercancías que cabía admitir en el recinto, las transformaciones a las que podían ser sometidas y el destino aduanero que iban a recibir. El propio Elías de Molíns era partidario de permitir la entrada de todos los géneros nacionales y extranjeros, y de que se pudieran transformar libremente. La viabilidad del recinto descansaba en la capacidad que éste tuviera para acumular mercancías y, por lo tanto, para atraer tráfico. La industria nacional quedaba protegida por los derechos de Arancel que se debía exigir a los artículos procedentes del *depósito franco*⁷⁵. Sin embargo, otros se mostraron partidarios de limitar la admisión de géneros extranjeros a aquellos que no guardaran similitud con mercancías nacionales. Puesto que el objetivo era fomentar la exportación, los recintos debían primar la acumulación de estas últimas. No obstante, con las debidas justificaciones de cantidad, calidad o precio, se podía autorizar la entrada de artículos foráneos similares a los autóctonos⁷⁶. Así mismo se debía impedir que las industrias francas compitieran con las establecidas en régimen común, limitando aquellas a los sectores

⁷¹ Ley de 07/05/1880, Gaceta de Madrid 08/05/1880, pp. 332-333, art. 16 y ss.

⁷² “De los 130 puertos clasificados como de interés general, la mayor parte de ellos no cumple con las condiciones necesarias [...]”; DONNET PAREJA, Baldomero, “Los Puertos de Interés General”, en *Revista de Obras Públicas*, año 58, nº 1796, 1910, p. 85.

⁷³ “Somos [...] partidarios convencidos de la creación de un recinto franco dentro del puerto de Barcelona y que, según sean las necesidades, puede tener sucesivas ampliaciones”; ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos Francos... op. Cit.*, pp. 245-248, cita en p. X.

⁷⁴ “La experiencia demostrará si se inician nuevos e importantes movimientos de exportación [...] y entonces con pulso seguro pueden ampliarse fácilmente los horizontes del *recinto franco*”; ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos Francos... op. Cit.*, p. 277.

⁷⁵ ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos Francos... op. Cit.*, pp. 236-241.

⁷⁶ DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE BARCELONA, “Informe”, original de 1901, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, p. 287 y COC DE SEVILLA, “Zonas Neutrales”, original de 1902, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe ... op. Cit.*, pp. 405-407, reproduciendo el informe de 1902 presentado al Ministerio de Hacienda.

que no existieran en el país o que, existiendo, no tuvieran un carácter exportador⁷⁷. Si bien la Cámara de Comercio de Sevilla ya había propuesto la exclusión del trigo⁷⁸, la posición más restrictiva la protagonizó Luís Marichalar, Vizconde de Eza. Éste, en una ponencia elevada al Ministerio de Hacienda, proponía prohibir la introducción de cereales y harinas, azúcares y casi cualquier producto agrícola que tuviera su similar de producción nacional. También debían estar vedadas las mezclas de aceites, los coupages y encabezamientos de vinos y la adición de azúcares a frutas nacionales⁷⁹.

“Por lo que respecta a los cereales, no exceptuándolos de la Zona Franca, los perjuicios serían enormes [...] opino rotundamente que en esas Zonas no puede ni debe haber industrias, salvo que se pretenda aniquilar las industrias del interior

[...] una industria [...] no puede tampoco vivir exclusivamente de la exportación [...] de donde se deduce que en la Zona Neutral no puede haber verdaderas industrias. No soy, pues, enemigo de una Zona Neutral en las condiciones que he indicado, pero sí de que se convierta en Zonas Francas medio litoral de la Península”⁸⁰

⁷⁷ DP DE BARCELONA, “Informe”, original de 1901, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe ... op. Cit.*, p. 286 y COC DE SEVILLA, “Zonas Neutrales”, original de 1914, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, pp. 405-407.

⁷⁸ COC DE SEVILLA, “Zonas Neutrales”, original de 1914, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe ... op. Cit.*, p. 405.

⁷⁹ La ponencia fue presentada el 4 de abril de 1903. Para más información sobre el pensamiento del Vizconde de Eza, ver CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE VALENCIA, *Zonas Francas. Algunos datos y opiniones sobre las mismas*. Valencia, 1915, pp. 61-62 y VIZCONDE DE EZA (MARICHALAR MONREAL, Luís), *Antología*, Madrid, 1948, pp. 65-131.

⁸⁰ COCIN DE VALENCIA, *Zonas Francas ... op. Cit.*, p. 62.

4.3 EL DEPÓSITO FRANCO: EL PROYECTO DE LEY DE 1903

“Con el laudable propósito de ampliar el comercio exterior, y sobre todo el que tenemos con las naciones hispanoamericanas, se ha formulado la petición de [...] zona neutral o franca, donde habrían de recibirse las mercancías extranjeras para realizar con ellas operaciones industriales [...] la primera parte de la petición [...] se refiere a operaciones propias de depósito, cuyo establecimiento existe en Barcelona desde principio del siglo pasado, y la segunda, una nueva forma de las admisiones temporales [...]”⁸¹

En octubre de 1903, siendo Ministro de Hacienda González Besada, se presentó ante las Cortes un Proyecto de Ley autorizando el establecimiento de Depósitos Francos⁸². El Depósito Franco se disponía como un pequeño recinto dentro de aquellos puertos que contaran con una Aduana marítima de primera clase⁸³. Su apertura y explotación era concedida a las Juntas de Obras o a una compañía privada, de carácter nacional, quienes debían presentar sendas memorias técnica y económica del proyecto. Si bien no se aclaraba cuales iban a ser los recursos de financiación del Depósito, se señalaba que su sostenimiento no era responsabilidad del Estado, debiéndose hacer cargo el concesionario de reintegrar a la Hacienda los gastos de intervención generados⁸⁴. En estos depósitos se podían introducir mercancías extranjeras y nacionales cuya importación o exportación, respectivamente, no estuviese limitada, y permanecer allí depositadas un máximo de cuatro años⁸⁵. Los géneros foráneos entraban en franquicia arancelaria y, tanto éstos como los nacionales, también libres del Impuesto de Transportes y de los Arbitrios de Obras de Puerto. Los artículos extranjeros que salieran con destino al exterior mantenían íntegra esta franquicia, satisfaciendo estos derechos sólo en el momento de introducirse en el Mercado Nacional. Los productos nacionales debían ingresar el Impuesto de Transportes y los arbitrios de puerto en el momento de salir del De-

⁸¹ Real Decreto de 23/10/1903, Gaceta de Madrid 24/10/1903, p. 337.

⁸² “La amplitud del propósito [...] y su importancia innegable han hecho, por una parte, que otras plazas comerciales, como son Santander, Sevilla, Cádiz y Málaga, hayan solicitado también la concesión de zonas neutrales, y por otra, que *los agricultores de algunas provincias del interior* hayan protestado con energía [...]”; Real Decreto de 23/10/1903, Gaceta de Madrid 24/10/1903, p. 337. La cursiva es mía.

⁸³ Real Decreto de 23/10/1903, Gaceta de Madrid 24/10/1903, art. 1.

⁸⁴ Real Decreto de 23/10/1903, Gaceta de Madrid 24/10/1903, art. 2, 3, 10 y 11.

⁸⁵ Real Decreto de 23/10/1903, Gaceta de Madrid 24/10/1903, art. 4-5.

pósito y el Arancel de exportación, si eran destinados al extranjero y estaban sujetos a él⁸⁶, o los derechos de importación si eran introducidos al mercado interior⁸⁷.

Las operaciones a las que podían ser sometidos esos géneros eran, como en los Depósitos de Comercio, el cambio de envases y la división de bultos, a las que se añadió la mezcla de mercancías de distintas procedencias⁸⁸. Estas tres operaciones formaban un subconjunto denominado *preparación de clases comerciales*. La autorización de estas mezclas exigía la previa desnacionalización de los artículos españoles introducidos. Reconocer los orígenes era factible únicamente en el caso de que las mercancías no sufrieran tal alteración o, de hacerlo, se mantuvieran bajo el principio de identidad estricta⁸⁹. El extrañamiento de los artículos nacionales introducidos al Depósito Franco permitía realizar esas mixturas, pero complicaba el propio ejercicio de la franquicia. Mientras las mercancías extranjeras se mantenían libres de Aranceles, Impuestos de Transportes y arbitrios de puerto al ser destinadas al exterior, las extranjerizadas no. Si los géneros de procedencia interior se mantenían inalterados o, tras ser cambiados de envase, conservaban la identidad, se mantenía la franquicia hasta el momento del despacho. Pero al ser mezclados con artículos foráneos, no pudiéndose identificar los componentes, se abrían dos posibilidades. En primer lugar, la mercancía, al ser considerada *extranjera*, podía salir al extranjero en completa franquicia, lo que violaba el principio de igualdad tributaria, en lo que respecta al componente de procedencia española⁹⁰. En segundo, hacer pagar los derechos fiscales, y los arancelarios en su caso, a los artículos nacionales antes de entrar en la operación de mezcla incumplía la franquicia de los géneros depositados. Esta confusión no aparecía resuelta en el Proyecto de Ley presen-

⁸⁶ Los géneros nacionales sujetos en el Arancel de 1891 a derechos de exportación eran el corcho, los trapos viejos, las galenas así como el plomo y el litargirio argentíferos; Real Decreto de 31/12/1891, Gaceta de Madrid 01/01/1892, p. 10.

⁸⁷ Real Decreto de 23/10/1903, Gaceta de Madrid 24/10/1903, art. 8-10.

⁸⁸ Real Decreto de 23/10/1903, Gaceta de Madrid 24/10/1903, art. 6.

⁸⁹ En el caso de haberse reconocido los orígenes, hubiera sido imposible diferenciar, por ejemplo, en el producto resultante de mezclar azúcares nacionales y extranjeros, qué parte obedecía al componente autóctono y cual al alóctono, por el que debía adeudarse en su entrada al Mercado Nacional. Todo se debería de haber dejado a la declaración de los interesados y a su *buena fe*; ver ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos Francos ... op. Cit.*, p. 52 y GARCÍA DE ZÚÑIGA, E., “Generalidades ... op. Cit.”, pp. 607-608.

⁹⁰ Todos los artículos nacionales extraídos al extranjero debían pagar el Impuesto de Transportes y los Arbitrios de Obras de Puerto, y los derechos de exportación aquellos que estuvieran sujetos a este Arancel; Ley de 07/05/1880, Gaceta de Madrid 08/05/1880, p. 332, art. 26, Real Decreto de 15/10/1894, Gaceta de Madrid 28/10/1894, art. 161-175 y Ley de 20/03/1900, Gaceta de Madrid 25/03/1900, p. 1053, art. 3-4.

tado en octubre de 1903. Suponía además un cierto trato de favor para con las mercancías extranjeras, al depararles un procedimiento más simple que a las desnacionalizadas. En cierta medida, esto amenazaba a los Depósitos Francos con continuar la senda de los de Comercio, siendo instancias previas a la importación y, como máximo, puntos de tránsito.

En todo caso, la gran aportación de los Depósitos Francos fue la consideración de las *operaciones comerciales*, segundo subconjunto de las actuaciones permitidas sobre las mercancías depositadas. Se incluía un listado de transformaciones cuya autorización era inmediata al propio establecimiento del recinto. Descascar y tostar café o cacao, tundir pieles, serrar y triturar maderas, lavar lanas y, por último, extraer aceite de la copra y de otras semillas oleaginosas. Además, otras actividades podían ser autorizadas en lo sucesivo por el Gobierno, siempre que cumplieran la condición de incrementar el valor de las mercancías *sin alterar esencialmente su naturaleza*⁹¹. Cabe preguntarse por la configuración de ese listado, por qué fueron elegidas esas actividades entre todas las propuestas por El Fomento y la Junta de Obras de Barcelona⁹². A parte de las transformaciones que fueron prohibidas, que se van a tratar a continuación, caben dos explicaciones no necesariamente excluyentes. Por una parte, eran labores presentes en los puertos de Génova y Marsella, y tal vez se buscara competir directamente con ellos⁹³. Por otra, eran actividades que pudieran estar llevándose a cabo en el Depósito de Barcelona, bien ilegalmente bien aprovechando los resquicios que dejara la normativa o el celo en su aplicación.

A continuación de estas autorizaciones, se incluyó una relación no menos explícita de transformaciones que cabía prohibir. Si bien no se había limitado la introducción de cereales ni de otros artículos nacionales o extranjeros, sí se proscribieron los coupages de vinos y el encabezamiento de caldos nacionales con alcohol extranjero, la formación de aguardientes compuestos, la mezcla de aceites de semillas con el de oliva y

⁹¹ Real Decreto de 23/10/1903, Gaceta de Madrid 24/10/1903, art. 6.

⁹² FTN, “Exposición Elevada al Sr. Presidente del Consejo de Ministros”, original de 1899, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe ... op. Cit.*, p. 230, JOP DE BARCELONA, “Exposición al Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas”, original de 1900, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe ... op. Cit.*, p. 237.

⁹³ ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos Francos... op. Cit.*, pp. 120-122, 150-161 y 170, y RODGERS, Alan L., “The port of Genova... op. cit.”, pp. 319-351.

la adición de azúcares foráneos a *sustancias alimenticias* autóctonas⁹⁴. Mientras las operaciones comerciales autorizadas estaban orientadas en buena medida hacia la preparación de los géneros para su importación, las prohibidas se centraban en la transformación de productos agrarios antes de ser exportados. Estas materias, enviadas en su mayoría en bruto, estaban siendo transformadas en el extranjero. Generalmente en Francia e Italia, recibían las mismas operaciones que eran solicitadas para los recintos francos⁹⁵.

La exportación de conservas de frutas se podía fomentar, por ejemplo, si para la fabricación de mermeladas se permitía la utilización de melazas extranjeras, más baratas que los refinados de remolacha de producción interior⁹⁶. La comercialización del aceite de oliva exigía su mezcla con los de semillas, industria en gran medida en manos de marcas italianas⁹⁷. En el caso del vino ocurría algo similar, aunque en relación a las empresas y al mercado francés. A pesar de la particular redacción del Proyecto, se permitía la mezcla del mosto nacional con vino extranjero procedente de uvas frescas⁹⁸, permitiendo la preparación de vinos comunes, parte principal del sector⁹⁹.

Los Depósitos Francos presentaban dos grandes avances con respecto a los depósitos anteriores: admitían productos nacionales y, con las limitaciones ya vistas, permitían algunas transformaciones. No obstante quedaba por aclarar todo lo relativo a las

⁹⁴ Real Decreto de 23/10/1903, Gaceta de Madrid 24/10/1903, art. 7.

⁹⁵ “Menos aceptable parece [...] el contenido del artículo 7. Prohíbense en él terminantemente operaciones y manipulaciones que constituyen precisamente la característica de los puertos, zonas y depósitos francos, y son su principal razón de ser [...]”; FTN, *Informe sobre el Proyecto de Ley autorizando el establecimiento de Depósitos Francos*, Barcelona, 1903, p. 17.

⁹⁶ MARTÍN RODRÍGUEZ, Manuel, “La industria azucarera... op. cit.”, pp. 301-323 y MARTÍNEZ CARRIÓN, José Miguel, “Formación y desarrollo... op. cit.”, pp. 619-649.

⁹⁷ ZAMBRANA PINEDA, Juan Francisco, “El aceite de oliva... op. cit.”, pp. 159-195, RAMÓN I MUÑOZ, Ramón, “La exportación española de aceite de oliva... op. cit.”, pp. 97-151, ZAMBRANA PINEDA, Juan Francisco, “De grasa industrial a producto de mantel: transformaciones y cambios en el sector oleícola español, 1830-1986”, en *Revista de Historia Industrial*, nº 18, 2000, pp. 13-37, HERNÁNDEZ ARMENTEROS, Salvador, “Empresas y empresarios españoles en la exportación de aceite de oliva, 1900-1936. Especial referencia al mercado noruego de conservas de pescado”, en *Revista de Historia Económica*, año XIX, nº 2, 2001, pp. 383-414 y RAMÓN I MUÑOZ, Ramón, “La producción y el comercio de aceite... op. cit.”, pp. 329-355.

⁹⁸ “Queda terminantemente prohibido [...] mezclar vinos españoles con vinos extranjeros que no se hayan obtenido con uvas frescas [...]”; Real Decreto de 23/10/1903, Gaceta de Madrid 24/10/1903, art. 7.

⁹⁹ PAN-MONTOJO, Juan, *La bodega del mundo. La vid y el vino en España (1800-1936)*, Madrid, 1994, PAN-MONTOJO, Juan, “El vino y la política... op. cit.”, pp. 167-204, PINILLA NAVARRO, Vicente, “Cambio agrario y comercio exterior en la España contemporánea”, en *Agricultura y Sociedad*, nº 75, 1995, pp. 153-180 y VALLS-JUNYENT, Francesc, “Competiendo con el Champagne. La industria española de los vinos espumosos antes de la Guerra Civil”, en *Revista de Historia Industrial*, nº 33, 2007, pp. 47-78.

fuentes de financiación de los recintos, desde las tasas que se podrían aplicar hasta la capacidad de los concesionarios para emitir *warrants*. Estando el recinto dentro del puerto, presumiblemente las formalidades de arribada, descarga y alijo que los barcos y las mercancías destinadas al Depósito Franco debieran cumplir serían las mismas que las exigidas en el régimen común. Pero esto tampoco quedaba resuelto, no habiendo en todo el articulado del Proyecto de Ley una sola referencia a las Ordenanzas vigentes. No se fijaban, así mismo, las condiciones de aislamiento que debían reunir las instalaciones. Esta carencia era relevante porque las solicitudes de concesión de cada depósito tenían que ir acompañadas de la correspondiente memoria técnica¹⁰⁰.

La falta de contenido y el exiguo detalle dispositivo del proyecto de depósitos francos estaban en gran parte motivados por la actitud de la Administración, que tenía tal institución como ya existente. La entrada libre de derechos arancelarios de materias extranjeras y su transformación, para una posterior exportación, se consideraban contempladas en la legislación vigente por medio de los Depósitos de Comercio y de las admisiones temporales¹⁰¹. Su escaso desarrollo no se debía a las limitaciones impuestas por la normativa ni a un procedimiento excesivamente rígido, sino a la debilidad del comercio español y a la falta de dinamismo de la iniciativa privada¹⁰². Esta convicción trasladaba un arraigado apego de la Dirección General de Aduanas a la trayectoria dispositiva establecida, así como el celo por preservar la actividad económica *nacional*¹⁰³. En su plasmación, el Proyecto de Ley dejaba vislumbrar la hegemonía que sobre el Ministerio de Hacienda detentaban ciertos sectores del interior, en detrimento de las burguesías comerciales de la periferia peninsular. Esto no sólo provocó que se prohibieran

¹⁰⁰ Como respuesta a todas estas interrogantes, el Proyecto se limitó a señalar que “El Ministro de Hacienda dictará los Reglamentos necesarios para el cumplimiento de esta Ley”; Real Decreto de 23/10/1903, Gaceta de Madrid 24/10/1903, art. 12.

¹⁰¹ “[...] operaciones que, en realidad, o están comprendidas en un amplio régimen de depósitos de comercio, o están ya autorizadas [...] por la Ley de admisiones temporales [...]”; Real Decreto de 23/10/1903, Gaceta de Madrid 24/10/1903, p. 337.

¹⁰² “La vida precaria que tienen los cuatro depósitos de comercio que hoy existen en Barcelona, Cádiz, Mahón y Málaga, y la circunstancia de que no han podido sostenerse los que en varias épocas la Administración ha creado en Bilbao, Coruña, Santander y Vigo, indican que nuestro comercio no está preparado para la práctica de unas operaciones que requieren vasta organización mercantil. Y no puede alegarse que los depósitos hoy existentes y los que han desaparecido, no hayan procurado todas las facilidades apetecibles [...]”; Real Decreto de 23/10/1903, Gaceta de Madrid 24/10/1903, p. 337.

¹⁰³ “[...] una mayor amplitud en el régimen de depósitos, permitiendo en ellos algunas operaciones que, *sin afectar a la producción nacional*, atraigan las mercancías extranjeras a los puertos españoles”; Real Decreto de 23/10/1903, Gaceta de Madrid 24/10/1903, p. 337. La cursiva es mía.

las operaciones *industriales*, la mezcla de aceites, los *coupages* de vinos, y la adición de azúcares extranjeros. También causó que, desde octubre 1903, la Administración adoptara los argumentos y el discurso de la oposición agrarista a las zonas neutrales.

4.4 LA OPOSICIÓN AGRARISTA

Desde que El Fomento y la Junta de Obras de la ciudad condal presentaran las primeras solicitudes, se inició una campaña en contra de la autorización de las zonas neutrales¹⁰⁴, y especialmente de su concesión a Barcelona¹⁰⁵. La oposición más decidida estuvo sostenida por elementos de Madrid, Zaragoza y Logroño¹⁰⁶. Autodenominados labradores y defensores de los sectores económicos del interior peninsular¹⁰⁷, en su inmensa mayoría eran terratenientes, rentistas o acaparadores de granos¹⁰⁸. La oposición a los recintos francos se apoyó en las Cámaras de Comercio y periódicos de las capitales de la meseta, y en los distintos círculos de poder de Madrid, incluidas las Cortes¹⁰⁹. Su discurso caló en buena parte de la opinión pública del interior y en las asociaciones campesinas castellanas y aragonesas¹¹⁰.

¹⁰⁴ “En el año 1901 en que empezó el batallar en España en pro y en contra de los puertos y zonas francas [...]”; ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos y Zonas Francas*, Barcelona, 1915, p. 5.

¹⁰⁵ “[...] hay otros contradictores llenos de prejuicios [...] cuya oposición no se explica como no sea por cierta enemiga a Cataluña”; FTN, *La cuestión... op. Cit.*, p. 26. Corominas lo expresó sin tanta sutileza: “Quan s’ataca un projecte de zones neutrals no amb intent de reduir els seus perjudicis, sinó perquè és Catalunya la que ho demana, no s’ataca a les zones neutrals, s’ataca a Catalunya”; COROMINAS MONTAÑA, Pedro, “Algunes reflexions polítiques sobre la Zona Neutral”, original de 1915, en *Apologia de Barcelona i altres escrits*, Barcelona, 1989, pp. 106-107.

¹⁰⁶ FTN, *La cuestión... op. Cit.*, p. 14, CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO E INDUSTRIA DE ZARAGOZA, *Las Zonas Neutrales*, Zaragoza, 1914, *passim*, y RAHOLA, Federico, “Las Zonas Neutrales y los Puertos Francos”, original de 1914, en COCIN DE VALENCIA, *Zonas Francas... op. Cit.*, p. 49.

¹⁰⁷ “[...] campaña de los elementos agrícolas, que calificaban el establecimiento de las zonas neutrales de ruinoso para los intereses de la agricultura”; FTN, *Informe del Fomento del Trabajo Nacional ante la Comisión Parlamentaria sobre el Proyecto de Ley del Excmo. Sr. Ministro de Hacienda, proponiendo el establecimiento de Zonas Francas*, Barcelona, 1915, p. 17.

¹⁰⁸ FTN, *Informe que eleva la Junta de esta Sociedad a la Comisión Parlamentaria, nombrada para dictaminar sobre el Proyecto de Ley autorizando el establecimiento de los Depósitos Francos*, Barcelona, 1911, pp. 3-7. Destacados detractores de las zonas francas se presentaban como labrador o agricultor, como el Vizconde de Eza o el Marqués de Soto-Hermoso: VIZCONDE DE EZA, *Antología*, Madrid, 1948 y SOTO-HERMOSO, Marqués de, *Bonos de Exportación, Depósitos y Puertos Francos*, Barcelona, 1912.

¹⁰⁹ “[...] manejados por unos pocos diputados, los más de los cuales no ejercen la labranza [...]”; FTN, *Informe que eleva la Junta... op. Cit.*, pp. 7-9, cita en p. 9.

¹¹⁰ “Se ha propalado [...] que por ahí vendría la ruina a la agricultura y hay masas agrícolas que se lo han creído”; FTN, *Informe que eleva la Junta... op. Cit.*, p. 7.

Esta oposición se apoyó primero en una confusión abrigada por la falta de exactitud conceptual de los propios promotores de las zonas neutrales. Éstos, en sus primeras memorias e instancias, habían utilizado indistintamente los términos *zona neutral*, *zona franca* y *puerto franco*¹¹¹. Poco importó que al definirlos dejaran sentado que se trataba de un recinto, más o menos extenso, murado, aislado y firmemente vigilado; con un estricto control sobre las entradas y salidas de hombres y mercancías, junto con la prohibición de habitar, consumir y vender al detalle en su interior¹¹². Tampoco sirvieron los esfuerzos que se comenzaron a dar por tratar de fijar el significado de cada término y el contenido de las distintas instituciones¹¹³. Sus detractores utilizaron esta aparente sinonimia para confundir las franquicias que se estaban solicitando, incluido el Depósito Franco proyectado en 1903¹¹⁴, con los puertos francos de tipo antiguo, como el de Cádiz de 1829, o con las franquicias externas al Mercado Nacional como los Puertos Francos de Canarias y de las plazas norteafricanas¹¹⁵. Todas ellas, sin distinción, se consideraban partes del territorio arrancados de la soberanía nacional¹¹⁶, enajenados de toda actuación de la Administración de Aduanas, donde tanto las mercancías como los intereses extranjeros campaban a sus anchas¹¹⁷.

¹¹¹ “El Fomento ha creído llegado el momento oportuno de solicitar la concesión de un puerto franco o zona franca”; FTN, “Exposición Elevada al Sr. Presidente del Consejo de Ministros”, original de 1899, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, p. 229. “Puerto franco o zona neutral es un puerto situado fuera de la línea de aduanas, abierto a todos los buques de comercio [...]”; SEBAP, “Informe”, original de 1901, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, p. 294.

¹¹² JOP DE BARCELONA, “Contestación... op. Cit.”, pp. 280-281.

¹¹³ La primera distinción articulada de modo explícito entre las franquicias absolutas de tipo antiguo y las modernas de carácter limitado la ofreció Elías de Molíns, en su libro de 1901; ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos Francos... op. Cit.*, pp. 42 y ss. Para otro autor, la franquicia de tipo antiguo o *Ciudad Franca*, era “[...] incompatible con la noción moderna del Estado”; GARCÍA DE ZÚÑIGA, E., “Generalidades... op. Cit.”, p. 620.

¹¹⁴ “[...] más bien que depósitos francos, trátase de establecer verdaderos puertos francos, los cuales tienen un alcance económico y legal distinto de aquéllos”; SOTO-HERMOSO, Marqués de, *Bonos de Exportación... op. Cit.*, p. 19.

¹¹⁵ “Interesa [...] traer a la memoria los resultados que han producido en España los puertos francos implantados en la misma y que en la actualidad existen [...]”; SOTO-HERMOSO, Marqués de, *Bonos de Exportación... op. Cit.*, pp. 21-24, cita en p. 22. “[...] demasiados puertos francos para una nación tan pobre como España”; COCI DE ZARAGOZA, *Las Zonas Neutrales*, Zaragoza, 1914, p. 22.

¹¹⁶ “[...] una zona neutra significa ya un trozo de territorio desnacionalizado. Si la forma más gráfica de ejercer la soberanía consiste en la exacción de los tributos y [...] contribuir a las cargas que éste impone para sobrellevar los gastos públicos”; COCI DE ZARAGOZA, *Las Zonas Neutrales*, Zaragoza, 1914, p. 22.

¹¹⁷ “El puerto franco es el lugar de una nación que por virtud de privilegio de la ley goza de la consideración de territorio extranjero, desde el punto de vista comercial, estando sustraído a la jurisdicción y vigilancia de las Aduanas”; SOTO-HERMOSO, Marqués de, *Bonos de Exportación ... op. Cit.*, p. 20. “Se ha dado el nombre de zona franca o neutral a una porción de territorio desnacionalizado, substraído por lo

El corolario lógico a la ausencia de todo tipo de control era la conversión de los *puertos francos* en focos de contrabando¹¹⁸. Este fraude era común a toda franquicia arancelaria instituida¹¹⁹. El Puerto Franco de Cádiz y el Depósito Especial de Pasajes, ambos en el siglo XIX, eran expuestos como ejemplos de estas afirmaciones. En aquel la extensión del contrabando había llevado al propio comercio gaditano a solicitar su cancelación, mientras en éste la adulteración de los caldos había amenazado con arruinar la producción vinícola interior¹²⁰. El contrabando estaba facilitado por la ausencia de vigilancia y la falta de un muro que separara el puerto franco del resto del territorio¹²¹, así como por la admisión de toda mercancía y de cualquier transformación industrial¹²². Contra este discurso nada se podía hacer insistiendo en el carácter aislado, murado y vigilado de los recintos procurados¹²³. A la confusión que interesadamente habían alentado, los detractores de las zonas neutrales sumaron la pura y simple tergiversación. Cuando no la mentira.

Un segundo elemento que provocaba una cierta cautela ante las zonas neutrales, cuando no un decidido rechazo a los Depósitos Francos proyectados, era considerar inamovible la competitividad comercial española. La capacidad productiva de una economía, el dinamismo de su comercio y su posición relativa con respecto a otros Estados eran elementos dados, no susceptibles de alteración¹²⁴. La situación de un país estaba

tanto a la acción fiscal de la Aduana y toda otra intervención administrativa de carácter oficial”; COCI DE ZARAGOZA, *Las Zonas Neutrales*, Zaragoza, 1914, pp. 6-7.

¹¹⁸ “Hay en nuestra nación cierta propensión a no ver en el tráfico internacional sino fraude [...] terreno abonado para tomar como dogma que los depósitos no tienen otro objeto que servir de tapadera para introducir cereales”; FTN, *Informe que eleva la Junta... op. Cit.*, p. 26.

¹¹⁹ “[...] el contrabando, esa enfermedad endémica que con mayor o menor extensión y visible perjuicio del fisco y de los productos nacionales, se enseñorea en los establecimientos de esa clase que gozan de la franquicia absoluta o limitada”; SOTO-HERMOSO, Marqués de, *Bonos de Exportación... op. Cit.*, p. 21.

¹²⁰ “Todos conocen el desastroso resultado de aquel depósito libre que se concedió en el puerto de Pasajes para facilitar la exportación de vinos, pudiéndose hacer allí la mezcla de los caldos nacionales con los extranjeros”; COCI DE ZARAGOZA, *Las Zonas Neutrales*, Zaragoza, 1914, pp. 34-35, cita en p. 34.

¹²¹ “[...] esa cuestión de acotamiento y aislamiento no es baladí sino de capital importancia, y que ninguna le ha asignado el proyecto de Ley que nos ocupa, ya que en su art. 3º sólo se limita a determinar será requisito necesario [...] la presentación de planos y la descripción de aquél, pero sin señalar las condiciones de aislamiento que ha de reunir”; SOTO-HERMOSO, Marqués de, *Bonos de Exportación... op. Cit.*, pp. 25-26, cita en p. 26.

¹²² “En los Puertos Francos se admite [...] toda clase de operaciones que aumente el valor de los géneros o mercancías depositados, toda suerte de manipulaciones y transformación de los mismos”; SOTO-HERMOSO, Marqués de, *Bonos de Exportación... op. Cit.*, pp. 26-27, la cursiva es mía.

¹²³ ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos Francos... op. Cit.*, p. 94, FTN, *La cuestión... op. Cit.*, pp. 15-17 y GARCÍA DE ZÚÑIGA, E., “Generalidades... op. Cit.”, p. 621.

¹²⁴ Incluso un participante tan cabal como José Elías de Molíns consideraba que “[...] Barcelona no podrá jamás por su situación competir con Marsella, y mucho menos con Génova, en el tráfico de depósito y

determinada por el clima, la topografía y la ubicación de sus puertos en relación con los tráficos internacionales, la evolución anterior e incluso por “la educación moral” de sus habitantes¹²⁵. Tampoco entraban en consideración las economías de escala. La concentración de mercancías, merced a la instauración de una franquicia arancelaria, no provocaría el crecimiento del comercio sino el auge del puerto privilegiado a costa a del declive de los demás¹²⁶.

El Fomento del Trabajo Nacional procuró durante años argumentar en contra de tales afirmaciones¹²⁷. La política económica y las herramientas institucionales tenían un papel destacado en el fomento de la actividad económica de un país o región¹²⁸. Esto estaba contrastado por las experiencias de otros casos en Europa¹²⁹. Incluso, dándole la vuelta al argumento, se sostenía que el débil crecimiento comercial en España se debía a la inadecuación de la política económica y, especialmente, a la falta de instituciones aduaneras¹³⁰. Además, lejos de ser las condiciones *naturales* tan adversas como se pretendía hacer creer, la ubicación de muchos puertos con respecto a los rutas comerciales establecidas era “excelente”¹³¹. Pero la entidad barcelonesa no tuvo éxito en refutar los asertos de los detractores de las franquicias arancelarias. A éstos tampoco les parecía significativo que aquellas ideas sobre el crecimiento del *puerto franco* a expensas del resto de puertos apenas tuviera eco entre las burguesías comerciales de la periferia peninsular¹³².

tránsito”; ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos Francos... op. Cit.*, p. 245. La Cámara de Comercio de Zaragoza abundaba en esta idea: “En cuanto a las funciones de tránsito y depósito, ni Barcelona ni nadie puede enmendar la plana a la naturaleza”; COCI DE ZARAGOZA, *Las Zonas Neutrales*, Zaragoza, 1914, p. 32.

¹²⁵ ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos Francos... op. Cit.*, pp. 245-247 y SOTO-HERMOSO, Marqués de, *Bonos de Exportación... op. Cit.*, pp. 24-26.

¹²⁶ COCI DE ZARAGOZA, *Las Zonas Neutrales*, Zaragoza, 1914, pp. 18-19.

¹²⁷ FTN, *Informe que eleva la Junta... op. Cit.*, p. 25.

¹²⁸ FTN, *La cuestión... op. Cit.*, p. 30 y FTN, *Informe sobre el Proyecto de Ley... op. Cit.*, p. 10.

¹²⁹ “Naciones hoy poderosísimas hace treinta años fueron desapercibidas y, si investigamos las causas del impulso [...] las encontramos indefectiblemente en el acertado encauzamiento de su orientación económica”; FTN, *Memoria de 1910*, Barcelona, 1911, p. 6.

¹³⁰ FTN, *Informe sobre el Proyecto de Ley... op. Cit.*, pp. 10 y ss. “España es el único país de Europa que ha conservado en su integridad este régimen que pudiéramos llamar proteccionista rectilíneo”; COROMINAS MONTAÑA, Pedro, *Las Zonas Neutrales como instrumento de la economía nacional*, Madrid, 1915, p. 18.

¹³¹ Principalmente los puertos de Barcelona, Bilbao, Cádiz, Coruña, Málaga, Palma de Mallorca, Santander, Valencia y Vigo; FTN, *Informe sobre el Proyecto de Ley... op. Cit.*, pp. 8-9.

¹³² AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, *passim*.

El tercer pilar que sostuvo la campaña en contra de los recintos francos identificaba la concesión de un *puerto franco* con la instauración de un privilegio. Una ciudad dotada de tal institución recibía una doble franquicia. Por una parte arancelaria, pudiendo acceder a las mercancías extranjeras que, sin el obstáculo que constituían los derechos de Arancel, establecerían una competencia ruinosa para con los productos nacionales¹³³. Esto provocaría la ruina y despoblación del interior peninsular, sostén de “[...] la verdadera y genuina riqueza del país”¹³⁴. Por otra fiscal, quedando las empresas y los habitantes de la ciudad franca exentos de arbitrios locales, del Impuesto de Transportes e incluso, parece, de cualquier otro tributo¹³⁵. Esto permitía que precisamente aquellos que dejaban de contribuir al Tesoro fueran los perceptores de la mayor parte del gasto público¹³⁶, por la construcción y mantenimiento del *puerto franco*¹³⁷. Algo que, además, era un esfuerzo inútil al haberse aceptado que la capacidad competitiva de un puerto no dependía de la intervención pública ni en materia de instituciones ni de infraestructuras. El Fomento, como en las demás ocasiones, intentó rebatir tales afirmaciones señalando que el presupuesto de ejecución del puerto, que oscilaba entre los 28 y los 106 millones de pesetas, era imaginario¹³⁸. Por si esto fuera poco, sostenía que las obras realizadas en el puerto de Barcelona, y otras actuaciones como las escuelas indus-

¹³³ “Si se autoriza la introducción y transformación, en dichas zonas, de cualquiera clase de materias de origen nacional, quedará hipotecada *ad perpetuam* la facultad de manufacturarlas en el interior, sucediendo lo mismo con aquellas otras que, importándose del extranjero, se benefician dentro de nuestras fronteras [...] y si es capaz de matar a las ya establecidas, ¡con cuánta más facilidad impedirá el nacimiento de las que aun no existen!”; COCI DE ZARAGOZA, *Las Zonas Neutrales*, Zaragoza, 1914, pp. 24-25.

¹³⁴ SOTO-HERMOSO, Marqués de, *Bonos de Exportación... op. Cit.*, p. 24. “La zona neutral polarizará la industria nacional en sus proximidades enrareciendo el ambiente fabril de otras comarcas [...]”; COCIN DE OVIEDO, *Las Zonas Francas*, Oviedo, 1915, p. 30.

¹³⁵ “[...] una zona neutra significa ya un trozo de territorio desnacionalizado. Si la forma más gráfica de ejercer la soberanía consiste en la exacción de los tributos y si la señal más cierta de hallarse sometido a un poder es la de contribuir a las cargas que éste impone para sobrellevar los gastos públicos [...]”; “[...] exención que ha de favorecer también a los edificios, a las industrias y sin duda a los individuos que vivan dentro de la Zona privilegiada”; COCI DE ZARAGOZA, *Las Zonas Neutrales*, Zaragoza, 1914, p. 22 y p. 8, respectivamente.

¹³⁶ “La despoblación y la pobreza en los territorios no exentos aumentarían a medida que el trabajo se trasladase a las zonas francas, [aquellos] sufrirían el peso creciente de la agravación de tributos que habría de llevar consigo la exención de los privilegiados”; COCI DE ZARAGOZA, *Las Zonas Neutrales*, Zaragoza, 1914, p. 30.

¹³⁷ “[...] se calcula que, una vez terminado el puerto, habrá costado más de 80.000.000 de pesetas [...]”; ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos Francos... op. Cit.*, p. 17. Además, el *puerto franco* “[...] como Obra Nacional y de Utilidad Pública: ha realizarla el Estado”; COCIN DE OVIEDO, *Las Zonas Francas*, Oviedo, 1915, p. 21.

¹³⁸ ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos Francos... op. Cit.*, p. 217, FTN, *La cuestión... op. Cit.*, pp. 33-35 y COCIN DE OVIEDO, *Las Zonas Francas*, Oviedo, 1915, p. 21.

triales o técnicas, habían sido sufragadas en gran medida por las Administraciones locales, las entidades económicas catalanas y la iniciativa privada¹³⁹.

Las zonas neutrales, como concepto, y los depósitos francos, como proyecto, terminaron siendo atacados por constituir un privilegio erigido en beneficio exclusivo de Barcelona y, por extensión, de Cataluña. Poco importaba que las entidades barcelonesas hubieran solicitado zonas francas para Vigo o Bilbao¹⁴⁰, ni que tanto éstos como otros puertos interesados hubieran participado a favor de la autorización y concesión de estos recintos¹⁴¹. El puerto franco, se decía, había sido solicitado únicamente por los catalanes y de forma exclusiva para Barcelona¹⁴². Cataluña, que había impuesto el proteccionismo al conjunto del país, conseguía escapar a las imposiciones tributarias de la Hacienda, recibir buena parte del gasto público en concepto de infraestructuras y, además, acceder a los beneficios del libre comercio¹⁴³. El resto de regiones debían soportar la carga fiscal del Estado, mientras seguían constreñidas por los derechos arancelarios, con claro perjuicio sobre los consumidores¹⁴⁴.

Este debate fue presentado por los detractores de las zonas neutrales como la reacción lógica al atropello que, para todo el país, suponía el *puerto franco* de Barcelona.

¹³⁹ FTN, *Memoria de 1900*, Barcelona, 1901, p. 11, FTN, *Memoria de 1903*, Barcelona, 1904, p. 8 y FTN, *La cuestión...* op. Cit., pp. 33-35.

¹⁴⁰ “Desde un principio hemos manifestado [...] que veríamos con sumo gusto que se otorgara a cuantas regiones lo deseen. Si Bilbao, Vigo, Cádiz, Málaga u otra población entienden que les puede ser beneficiosa [...]”; FTN, *La cuestión...* op. Cit., pp. 26-27 y FTN, *Informe sobre el Proyecto de Ley...* op. Cit., p. 8. “[...] el Fomento del Trabajo Nacional [...] propuso al Gobierno la creación de zonas francas en Barcelona y en Vigo para fomentar el comercio hispanoamericano”; EL FARO DE VIGO, “Las Zonas Neutrales”, original de 1915, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe...* op. Cit., p. 431.

¹⁴¹ EL FARO DE VIGO, “Las Zonas Neutrales”, original de 1915, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe...* op. Cit., pp. 430-432. “En nuestra capital [Bilbao], por los años 1901 al 1903, abógase con entusiasmo por la creación de las zonas neutrales, siendo unánime la opinión favorable [...]”; COCIN DE BILBAO, “La Cámara de Comercio de Bilbao y las Zonas Neutrales”, original de 1915, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe...* op. Cit., p. 505. “Por aquellos años [...] surgió, en las columnas de un rotativo de Valencia, la prosa vibrante de un periodista que, bien informado de los Depósitos y Zonas Francas extranjeros beneficiaban a las ciudades [...] propugno la creación de tales servicios en nuestra capital”; BELLVER, José, *Una política nacional de Zonas Francas*, Valencia, 1934, p. 13.

¹⁴² “Barcelona como único puerto franco español [...] late en el fondo del pensamiento barcelonés [...] Nosotros apetece la prosperidad de Cataluña siempre que no sea a expensas de otros respetables intereses patrios”; COCIN DE OVIEDO, *Las Zonas Francas*, Oviedo, 1915, pp. 28 y 30.

¹⁴³ COCIN DE ZARAGOZA, *Las Zonas Neutrales*, Zaragoza, 1914, p. 15.

¹⁴⁴ “En vez de liberar de una manera absoluta a un trozo, no más, del territorio nacional con provecho para muy pocos, sería más lógico y más justo redimir un poco a todos y cada uno de los ciudadanos”; COCIN DE ZARAGOZA, *Las Zonas Neutrales*, Zaragoza, 1914, p. 16. “Lo que no se dice en el Proyecto [...] es de qué modo el Estado, la Nación, el conjunto de españoles no privilegiados ha de compensar la disminución de ingresos que tales Zonas han de ocasionar por los varios conceptos de que se las exime”; SOCIEDAD ECONÓMICA ARAGONESA DE AMIGOS DEL PAÍS, *Las Zonas Francas*, Zaragoza, 1915, p. 12.

Lejos de este discurso, la cuestión de los recintos francos reflejaba el antagonismo existente entre el interior y la periferia en tres cuestiones clave. Primero, se estaban enfrentando intereses empresariales muy concretos. Fabricantes barceloneses o valencianos se mostraron interesados en acceder a azúcares extranjeros, más baratos que los nacionales, con los que elaborar mermeladas a mejores precios y, por lo tanto, más competitivas tanto en el mercado interior como en el exterior¹⁴⁵. A su vez, agricultores del hinterland próximo a esas ciudades podían aprovechar esa misma estrategia para lograr una mayor salida de su producción¹⁴⁶. En el bando contrario, tanto cultivadores de remolacha como industriales azucareros veían peligrar y temían perder un importante mercado de consumo, que sería abastecido a través del recinto franco¹⁴⁷. Algo similar ocurría con el conjunto de las conservas vegetales, la producción de trigo, la molturación de harinas, la fabricación de pastas, el producción y refinado de aceites, el vino o el cultivo de lino y cáñamo para la elaboración de sacos¹⁴⁸. No se estaba generando una confrontación entre la industria y el comercio frente a la agricultura. El conflicto se planteaba fundamentalmente entre dos agro-industrias, una orientada tanto a satisfacer la demanda interna como a intentar hacerse un hueco en el mercado exterior, y otra cuya actividad se restringía al consumo nacional.

En segundo lugar, el debate se situaba dentro de la cuestión arancelaria. Los detractores de las zonas neutrales fueron acusados a menudo por las entidades económicas barcelonesas de anteponer los intereses de los consumidores a los de los productores¹⁴⁹.

¹⁴⁵ FTN, *La cuestión... op. Cit.*, pp. 24 y ss, BELLVER, José, *Una política nacional... op. Cit.*, pp. 30-40.

¹⁴⁶ “[...] el principal punto de mira de los iniciadores de este proyecto fue el desarrollo de la exportación agrícola [...]”; FTN, *La cuestión... op. Cit.*, p. 11. “Para dar salida al exceso de cosecha [...] llegaremos a la instalación de grandes plantas mecanizadas para realizar la industrialización de la naranja, en las cuales se podrán fabricar más de cincuenta tipos de mermeladas, según el gusto de los mercados consumidores [...]”; BELLVER, José, *Una política nacional... op. Cit.*, p. 39. La cursiva es mía.

¹⁴⁷ “En la Zona Franca se fabricarán esas mermeladas, no con azúcar de España, que tiene un coste mínimo de 0,50 pesetas, sino con azúcar de Cuba, Alemania o Austria, que puede comprarse a 30 o 35 céntimos [...] El daño de la industria azucarera repercutirá en las crisis de trabajo invernales y en el cultivo de la remolacha [...]”; COCI DE ZARAGOZA, *Las Zonas Neutrales*, Zaragoza, 1914, p. 26.

¹⁴⁸ COCI DE ZARAGOZA, *Las Zonas Neutrales*, Zaragoza, 1914, pp. 25-28. El autor o autores de esta memoria titularon el capítulo en el que enumeraban los sectores que se verían afectados por la zona franca como “El desahucio de las industrias del interior”, contraponiéndolo al capítulo siguiente, “La prosperidad de los puertos”.

¹⁴⁹ “La prensa de Madrid, que hoy jalea a los agricultores castellanos, invoca siempre únicamente los intereses del consumidor, y las manufacturas ocupan un lugar muy secundario [...]”; FTN, *La cuestión... op. Cit.*, p. 14.

y de ser neófitos en el partido proteccionista¹⁵⁰, cuando no de ser nostálgicos del libre-cambio¹⁵¹. A su vez, aquellos acusaban a Cataluña de ser la responsable de haber sometido al conjunto de España a elevados derechos arancelarios¹⁵² y de estar solicitando en ese momento, a través del recinto franco, un régimen de librecambio para el exclusivo disfrute de Barcelona y su área¹⁵³. En el giro al proteccionismo, a parte de los catalanes, hubo otros intereses involucrados, incluidas las economías castellana y aragonesa¹⁵⁴. La oposición al Proyecto de Ley de 1903, apoyada en estos sectores, no sólo parecía olvidarlo, además mostraba abiertamente su añoranza del librecambio¹⁵⁵. Incluso abogaban por sustituir el proyecto de depósitos francos, que enmascaraba un privilegio, por un regreso al librecambio, que beneficiaría a toda el país¹⁵⁶.

Por último, el tercer elemento que vertebraba el debate en torno a las franquicias arancelarias era el modelo de economía y de sociedad de cada contendiente. Los impugnadores de los Depósitos Francos, para quienes la riqueza genuina del país se hallaba en la economía de las regiones del interior¹⁵⁷, el comercio exterior se debía limitar a

¹⁵⁰ “[...] los mismos que bien o mal han llevado la voz de los labradores, han tenido que venir a parar al campo enemigo de la protección [...] apenas en él, los neófitos [...] no cejan en su hostilidad inconcebible en cuanto acaricie la industria [...]”; FTN, *Informe que eleva la Junta... op. Cit.*, p. 8.

¹⁵¹ “[...] la labor de la Asociación [de Labradores de Zaragoza] aragonesa [...] hay en su seno quienes todavía están hipnotizados por el anacrónico librecambio, atribuyendo a Aragón sus ciencias en contra del proteccionismo y, en general, contra todo linaje de privilegios. Esta afirmación se ha convertido en cargo que se nos hace a cada paso [...]”; FTN, *Informe que eleva la Junta... op. Cit.*, pp. 51-52.

¹⁵² “[...] hemos llegado donde se propusieron llegar los que en 1892 defendieron con tesón su importancia. España está aislada del mundo como consecuencia de esta política”; DÍAZ CANALEJA, Juan, *Castilla y las Zonas Neutrales*, Madrid, 1915, p. 23.

¹⁵³ “En dicha exposición se dice reiteradamente que, a más de ponerles nosotros la camisa de fuerza del Arancel, les sometemos a una contribución directa e indirecta que acabarían de agravar los Depósitos”; FTN, *Informe que eleva la Junta... op. Cit.*, p. 52. “Cuando se defiende la zona neutral se reconoce y confiesa de un modo explícito que el régimen actual arancelario oprime de tal manera a la producción nacional que se hace necesario concederle algún respiro. Y es curioso que ese alivio se produzca en beneficio casi exclusivo de aquellos que lograron, también en su favor, la dureza del sistema”; COCI DE ZARAGOZA, *Las Zonas Neutrales*, Zaragoza, 1914, p. 15.

¹⁵⁴ SERRANO SANZ, José María, *El viraje proteccionista de la Restauración. La política comercial española, 1875-1895*, Madrid, 1987, pp. 129-132 y COSTAS COMESAÑA, Antón, “El librecambio, la industrialización y sus desencantos: argumentos a favor del proteccionismo en la segunda mitad del XIX”, en BEL, Germà y ESTRUCH, Alejandro (Coord.), *Industrialización en España: entusiasmos, desencantos y rechazos*, Madrid, 1997, pp. 217-225.

¹⁵⁵ “[...] los proteccionistas no supieron ver a tiempo que era absolutamente imprescindible liberalizar nuestra política comercial [...]”; COCI DE ZARAGOZA, *Las Zonas Neutrales*, Zaragoza, 1914, p. 17.

¹⁵⁶ “En vez de liberar de una manera absoluta a un trozo, no más, del territorio nacional con provecho para muy pocos, sería más lógico y más justo redimir un poco a todos y cada uno de los ciudadanos”; COCI DE ZARAGOZA, *Las Zonas Neutrales*, Zaragoza, 1914, p. 16.

¹⁵⁷ “La agricultura patria, y sobre todo la triguera, encuéntrase en los actuales momentos gravemente amenazada [...]”; SOTO-HERMOSO, Marqués de, *Bonos de Exportación... op. Cit.*, p. 3. “Queremos, tan sólo, discutir serenamente el problema [...] y defender a todo trance esas pobres industrias extendidas por

la exportación de la producción que sobrara al consumo nacional¹⁵⁸. Para los promotores de los recintos francos el sentido de la producción, del comercio y aún del Arancel eran distintos. Se trataba de proteger el Mercado Nacional buscando continuar vendiendo en el extranjero¹⁵⁹. Mantener e incrementar la capacidad productiva de la industria y de la economía en general exigía exportar¹⁶⁰, dado el reducido tamaño el mercado doméstico español¹⁶¹. A su vez, la competitividad internacional de las empresas requería abrirse a ciertas importaciones. Por un lado proveerse en otros países de maquinaria, materias primas y algunos bienes intermedios era mucho más barato que adquirir sus similares nacionales¹⁶². Por otro lado, el empleo para este fin de un recinto franco permitía mantener el mercado interior resguardado de la competencia extranjera. La zona neutral, al concentrar la llegada de insumos y los productos elaborados dispuestos a su salida, generaría un abaratamiento de los costes de transporte y economías de escala¹⁶³. Lo importante no eran tanto las operaciones de transformación o la admisión de géneros exóticos sino la conversión de las Zonas en grandes de contratación¹⁶⁴. Fuera o no realista la confianza en esta estrategia, sí trasladaba una idea de la protección arancelaria

todo el interior de España [...] por su propia modestia y por los obstáculos que han tenido que vencer”; COCI DE ZARAGOZA, *Las Zonas Neutrales*, Zaragoza, 1914, p. 6. “[...] nuestra riqueza está en el interior más que en la periferia: el principal porvenir de España está en el suelo [...] no es pertinente, útil ni oportuno para la patria, pensar en el desplazamiento de la industria del interior”; DÍAZ CANALEJA, Juan, *Castilla... op. Cit.*, pp. 14-15.

¹⁵⁸ “[...] si aquí nos hemos estancado [...] hasta no parecer europeos, se debe [...] a no haber comprendido toda la importancia que tienen los mercados para la producción, considerándolos como meros efectos [...] Una gran parte del público no siente, no vive, el mercado; continua en el desprecio del mercader”; FTN, *Informe que eleva la Junta... op. Cit.*, pp. 39-40.

¹⁵⁹ “[...] ninguna nación se basta a sí misma, sino que es preciso ir al comercio universal”; FTN, *La cuestión... op. Cit.*, p. 36.

¹⁶⁰ “Los mercados que logremos abrir no son para Cataluña, solamente, sino para toda España [...]”; FTN, *La cuestión... op. Cit.*, p. 49.

¹⁶¹ “[...] necesitamos más que ninguna otra nación virar en redondo, sopena [sic] de encerrarnos en el mercado interior. Éste es, a todas luces, insuficiente para la producción española”; FTN, *La cuestión... op. Cit.*, pp. 45-46. “Hoy la producción industrial y arbórea exceden las necesidades del consumo nacional y, por lo tanto, es forzoso acudir al mercado universal”; FTN, *Informe que eleva la Junta... op. Cit.*, p. 15.

¹⁶² “No se ha comprendido que para que haya exportación tiene que haber importación y que su proporción es correlativa”; FTN, *Informe que eleva la Junta... op. Cit.*, p. 31.

¹⁶³ “[...] de modo que pueden cargar y descargar con rapidez, sin formalidades y sin perder el tiempo que para los barcos es precioso [...] Si se exportan mercancías, no se pagan derechos ni gastos de depósito [...] en el caso de re-expedirse al interior, se tiene la ventaja de almacenar grandes existencias, adquiridas en el extranjero en el momento más favorable [...]”; FTN, *La cuestión... op. Cit.*, pp. 35-36. “La navegación no acude sino donde hay carga de ida y vuelta [...] todas las naciones exportadoras cuentan con artículos de volumen que resuelven el problema de la carga [...]”; FTN, *Informe que eleva la Junta... op. Cit.*, 1911, p. 32.

¹⁶⁴ FTN, *Informe que eleva la Junta... op. Cit.*, pp. 21-25.

muy alejada del proteccionismo rayano en la autarquía que los agraristas del interior peninsular, antiguos librecambistas, estaban empezando a desarrollar¹⁶⁵.

4.5 EL FRACASO DE LOS PROYECTOS DE LEY DE 1903 Y DE 1911

A pesar de la confianza expresada por unos¹⁶⁶, y del temor de otros, el Proyecto de Ley de González Besada no prosperó¹⁶⁷. Ambos bandos esgrimieron sus argumentos durante la información pública y, fundamentalmente, en los ensayos publicados en aquellos años. Mientras el Parlamento guardaba un decoroso silencio, al hacer dejación de sus funciones la comisión encargada de dictaminar dicho Proyecto, al tiempo que el Gobierno evitaba aprobarlo por la vía del Decreto¹⁶⁸. Parece verosímil creer que esta situación se debiera a la fuerza que cada grupo tuviera en las Cortes y sobre el Gobierno. A la influencia que el partido agrarista pudiera tener¹⁶⁹ se añadía la decepción de los promotores de la zona neutral ante el escaso contenido del proyecto de Depósitos Francos¹⁷⁰. Unos meses más tarde, la reforma arancelaria de 1906 no incluyó entre sus medidas ninguna encaminada a la adopción de los recintos francos, a pesar de las solicitudes presentadas¹⁷¹. Las Bases para la revisión arancelaria no contenían ninguna men-

¹⁶⁵ “Pensar que una nación no necesita a las demás es no conocerse”; FTN, *La cuestión... op. Cit.*, p. 39. “La pretensión de bloquear el consumo de una nación sustrayéndose de concepto de valor no es razonable [...] una carestía forzosa nacional permanente en artículos agrícolas es una utopía”; FTN, *Informe que eleva la Junta... op. Cit.*, pp. 28-29.

¹⁶⁶ El propio Elías de Molíns, antes incluso de la redacción del Proyecto de Ley, había dado por hecho el establecimiento de los recintos francos en España. “Se han reunido los centros y corporaciones, nombrando ponencias, y es de suponer, dados los trabajos de zapa realizados, que no tardarán en dar en su mayor parte dictamen favorable al establecimiento de una zona neutral”; ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos Francos... op. Cit.*, p. 241.

¹⁶⁷ “[...] estaba bien orientado y, con algunas modificaciones que se hubieran introducido para armonizar y tranquilizar intereses vivos nacional, sobre todo agrícolas, hubiera resuelto satisfactoriamente el problema [...] sin radicalismos ni estridencias”; ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos y Zonas Francas*, Barcelona, 1915, p. 13.

¹⁶⁸ Formada en octubre de 1903, la Comisión encargada de emitir un dictamen sobre el Proyecto de Ley de Depósitos Francos, presidida por el Vizconde de Eza, fue incapaz de realizar su cometido a pesar de los requerimientos de algunas entidades catalanas, como la Cámara de Comercio de Barcelona; Diario de Sesiones de Cortes, Congreso de los Diputados, Legislatura de 1903, Tomo III, nº 54, apéndice 4º (23/10/1903), DSC, CD, Leg. de 1903, T. III, nº 56, p. 1280 (26/10/1903) y DSC, CD, Leg. de 1903, T. X, nº 136, p. 4198 (04/03/1904).

¹⁶⁹ FTN, *Informe que eleva la Junta... op. Cit.*, p. 7.

¹⁷⁰ FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, *Informe sobre el Proyecto de Ley autorizando el establecimiento de Depósitos Francos*, Barcelona, 1903, *passim*.

¹⁷¹ Con ocasión de la revisión del Arancel, el Fomento elevó al Ministerio de Hacienda una memoria que incluía la reforma de la Ordenanza de Aduanas y de las admisiones temporales, y la cuestión de las Zonas

ción explícita a zonas ni depósitos¹⁷². Únicamente establecían la prohibición de aplicar franquicias a la entrada en el Mercado Nacional de equipo destinado a ferrocarriles y obras públicas¹⁷³. Además, el mantenimiento de los regímenes vigentes de Depósitos de Comercio y admisiones temporales alejaba casi toda posibilidad de reforma de la Ordenanza de Aduanas¹⁷⁴. Las Disposiciones del Arancel de 1906 tampoco trataron ni de los recintos francos ni de las Ordenanzas, manteniendo incólumes los Depósitos de Comercio, la Admisión Temporal y el régimen de Puertos Francos¹⁷⁵. Los recintos francos habían sido totalmente relegados por la Administración.

En 1911 Tirso Rodríguez recuperó el Proyecto de Ley que ocho años antes presentara Augusto González Besada¹⁷⁶. La redacción original había planteado fomentar el comercio exterior, sobre todo con las repúblicas hispanoamericanas, mediante la admisión, transformación y exportación de mercancías extranjeras, en adición a géneros nacionales¹⁷⁷. En cambio, el nuevo proyecto concebía el Depósito Franco como una institución donde centralizar mercancías y operaciones de comercio¹⁷⁸. A esto contribuyó el cambio operado en la Administración que pasó de entender la competitividad internacional de los puertos españoles como algo geográficamente determinado¹⁷⁹, y por lo tanto no susceptible de alteración, a pensar que las instituciones y herramientas de política económica podían compensar las condiciones heredadas¹⁸⁰. En contraposición, se abandonó totalmente toda cuestión relativa a las zonas neutrales, tomándose el Depósito Franco como único horizonte posible. En este sentido, se debía facilitar la

Neutrales; ver FTN, *Memoria de 1904*, Barcelona, 1905, pp. 5-9 y FTN, *Informe del Fomento del Trabajo Nacional ante la Comisión... op. Cit.*, pp. 12 y ss.

¹⁷² Real Decreto de 14/06/1905, Gaceta de Madrid 15/06/1905, p. 1080

¹⁷³ Real Decreto de 14/06/1905, Gaceta de Madrid 15/06/1905, Base 3ª.

¹⁷⁴ Real Decreto de 14/06/1905, Gaceta de Madrid 15/06/1905, Base 14ª.

¹⁷⁵ Real Decreto de 23/03/1906, Gaceta de Madrid 31/03/1906, Disposiciones 3ª, 7ª y 8ª.

¹⁷⁶ DSC, CD, Leg. de 1911, T. V, nº 60, apéndice 4º (16/06/1911).

¹⁷⁷ Real Decreto de 23/10/1903, Gaceta de Madrid 24/10/1903, p. 337.

¹⁷⁸ “Entre los medios a que en algunos países hubo de acudir [...] para favorecer la expansión comercial se halla en primer término la centralización de las operaciones en los grandes depósitos que, al asegurar a los buques los fletes de llegada y de retorno, abarata los transportes y estimula la adquisición y venta de las mercancías en cargamentos completos”; Real Decreto de 13/06/1911, Gaceta de Madrid 17/06/1911, p. 784.

¹⁷⁹ “[...] Hamburgo, Copenhague y algunos otros puertos de Europa, olvidando que su situación geográfica [...] les hace puntos obligados de contratación [...]”; Real Decreto de 23/10/1903, Gaceta de Madrid 24/10/1903, p. 337

¹⁸⁰ “Aunque ningún puerto español se halla, *por ahora*, en las condiciones especiales de los de Marsella y Génova para sostener grandes depósitos francos, *pueden, sin embargo, aspirar a establecerlos* [...]”; Real Decreto de 13/06/1911, Gaceta de Madrid 17/06/1911, p. 784. La cursiva es mía.

entrada, salida y tránsito de las mercancías, así como algunas manipulaciones sobre los géneros depositados. Quedaban absolutamente prohibidas la mezcla de aceites, los *coupages* de vinos, la incorporación de azúcares y todas las operaciones *industriales*¹⁸¹.

Esta decisión llevó a repetir al pie de la letra los doce artículos del Proyecto de 1903. Salvo una única adición al artículo sexto, el resto de la redacción de 1911 era idéntica a la original¹⁸². Esta reiteración incluía la falta de concreción de condiciones técnicas de aislamiento, a las que debía obedecer la documentación presentada por los solicitantes de un Depósito, y de las condiciones económicas en las que tendría que operar¹⁸³. Así mismo, mantenía la confusa redacción sobre la prohibición de las mezclas de vino nacional con caldos extranjeros¹⁸⁴. También permanecía la incoherencia derivada de la pérdida de origen de los productos españoles depositados. Éstos, al ser expedidos a otros países, recibían un trato fiscal discriminatorio respecto de los géneros extranjeros a los que, en teoría y por medio de su desnacionalización, se habían igualado¹⁸⁵. Enfrentarse a estas circunstancias llevó a los promotores de los recintos francos a hacer hincapié en los argumentos en los que llevaban insistiendo casi diez años. En esta ocasión, se hizo mayor énfasis en la concentración del tráfico que en la transformación de mercancías¹⁸⁶.

¹⁸¹ Real Decreto de 13/06/1911, Gaceta de Madrid 17/06/1911, p. 784.

¹⁸² Los artículos, referentes a la clasificación de los puertos donde se podía conceder un Depósito Franco, las entidades concesionarias, la documentación a presentar en las solicitudes de concesión, la admisión de mercancías, los plazos de permanencia de los géneros depositados, las operaciones permitidas y las prohibidas, la expedición de las mercaderías tanto al extranjero como al Mercado Nacional, la falta de responsabilidad del Estado en el mantenimiento de los Depósitos y la responsabilidad de los concesionarios de reintegrar a la Hacienda los gastos de intervención ocasionados, fueron copiados con total exactitud, sin una sola palabra de más ni de menos; Real Decreto de 13/06/1911, Gaceta de Madrid 17/06/1911, pp. 784-785, art. 1-12.

¹⁸³ Real Decreto de 13/06/1911, Gaceta de Madrid 17/06/1911, art. 3 y 10.

¹⁸⁴ Real Decreto de 13/06/1911, Gaceta de Madrid 17/06/1911, art. 7.

¹⁸⁵ Real Decreto de 13/06/1911, Gaceta de Madrid 17/06/1911, art. 8.

¹⁸⁶ El mejor exponente de este momento del debate es un informe de 1911 de El Fomento, que se ha utilizado para ilustrar buena parte de los argumentos no sólo de ésta o de otras entidades económicas barcelonesas, sino del conjunto de partidarios de las zonas neutrales; FTN, *Informe que eleva la Junta... op. Cit., passim*.

Tabla 4.1 Movimiento del Puerto de Barcelona, 1908-1912

	Mercancías		Arqueo de los Buques	
	Total (TM)	En Bandera Extranjera (%)	Total (TM)	En Lastre (%)
Comercio Exterior				
Importaciones	5.844.936	65,1	11.836.676	31,3
Exportaciones	839.840	32,4	7.770.906	11,9
Comercio de Cabotaje				
Entradas	2.683.734		6.969.542	12,0
Salidas	1.567.611		10.285.924	37,9

Fuente: Elaboración propia a partir de CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO Y NAVEGACIÓN DE BARCELONA, *Memoria de 1912*, Barcelona, 1913.

A raíz de este Proyecto de Ley volvió a activarse el debate sobre la conveniencia *nacional* de depósitos y zonas, ocasión aprovechada por la Cámara de Comercio de Barcelona para publicar una memoria de actividades. La conclusión más importante que se extrajo fue el gran peso que en los principales capítulos del movimiento barcelonés tenía la navegación en lastre¹⁸⁷. Los buques inmersos en las tareas de importación o cabotaje arribaban y partían, respectivamente, con un tercio o más de sus bodegas vacías. Esto parecía impedir que Barcelona se consolidara como centro de importación y de redistribución de mercancías a otros puertos españoles¹⁸⁸. La concentración del tráfico derivada del Depósito Franco¹⁸⁹ acabaría con el peregrinaje de los buques a lo largo de distintas escalas para conseguir carga¹⁹⁰, permitiendo la navegación a plena carga y reduciendo, en consecuencia, los fletes¹⁹¹.

La única alteración que sufrió el texto fue un párrafo añadido a continuación de las operaciones comerciales que cabía autorizar en el recinto. Tras el cambio de enva-

¹⁸⁷ COCN DE BARCELONA, *Memoria de 1912*, Barcelona, 1913, *passim*.

¹⁸⁸ “[...] no es posible normalizar la exportación, ni que la haya, *como debiera haberla* [...] mientras impere la dispersión actual que impone gastos que la navegación no puede soportar [...]”; FTN, *Informe que eleva la Junta...* *op. Cit.*, p. 37. La cursiva es mía.

¹⁸⁹ “Los depósitos francos responden a la necesidad de acumular mercancías, porque el tráfico está en relación directa con esta acumulación”; FTN, *Informe que eleva la Junta...* *op. Cit.*, p. 20.

¹⁹⁰ “La navegación no acude sino donde hay carga de ida y vuelta [...]”; FTN, *Informe que eleva la Junta...* *op. Cit.*, pp. 32-33, cita en p. 32.

¹⁹¹ “[...] que se acumulen las mercancías para atraer la navegación, a fin de tener la mayor venta y exportación posibles de las mercancías nacionales [...] Esta concentración no se puede lograr con picos de carga en los diversos puertos, obligando a los barcos a una costosa odisea [...] La industria es víctima de la carestía de los fletes, carestía inevitable donde no hay carga de retorno”; FTN, *Informe que eleva la Junta...* *op. Cit.*, p. 36.

ses, la división y mezcla de mercancías, las manipulaciones sobre el cacao, el café, las pieles, la madera, la lana y el aceite de copra, la novena operación preveía autorizar toda aquella transformación que no alterara la naturaleza de la materia¹⁹². En 1911, por medio de un nuevo párrafo, se estableció que para tal autorización el Gobierno debía iniciar un período de información pública, a instancia de una solicitud privada, para que en el plazo de un mes tanto partidarios como impugnadores pudieran expresar su parecer¹⁹³. Esta adición, a pesar de su modestia, no hizo sino causar la alarma entre los detractores de los Depósitos, que incrementaron su participación pública y la virulencia de su discurso¹⁹⁴. Presentado al parlamento, el Proyecto de Ley fue sometido a constantes dilaciones, primero en el Congreso¹⁹⁵ y luego en el Senado donde quedó en suspenso¹⁹⁶. En el verano de 1914, el proyecto no había sido retomado.

¹⁹² Real Decreto de 23/10/1903, Gaceta de Madrid 24/10/1903, art. 6 y Real Decreto de 13/06/1911, Gaceta de Madrid 17/06/1911, art. 6.

¹⁹³ Real Decreto de 13/06/1911, Gaceta de Madrid 17/06/1911, art. 6.

¹⁹⁴ SOTO-HERMOSO, Marqués de, *Bonos de Exportación, Depósitos y Puertos Francos*, Barcelona, 1912, *passim*. “No se habían desvanecido tampoco los recelos en los tocante a los depósitos francos, y todavía se exigieron nuevas restricciones, como si no hubiera bastantes [...]”; FTN, *Memoria de 1912*, Barcelona, 1913, p. 38.

¹⁹⁵ Formada la comisión encargada del estudio del Proyecto de Ley en junio de 1911, en mayo de 1913 aún no había emitido dictamen; DSC, CD, Leg. de 1911, T. V, n° 60, p. 1561 (16/06/1911), DSC, CD, Leg. de 1911, T. V, n° 66 (22/06/1911), DSC, CD, Leg. de 1911, T. VI, n° 67 (18/01/1912) y DSC, CD, Leg. de 1911, T. IX, n° 119 (22/05/1913).

¹⁹⁶ “[...] fue aprobado el proyecto por el Congreso, y no lo ha sido por el Senado, donde la Comisión presentó dictamen favorable, por falta material de tiempo; dado que era urgente aprobar los presupuestos del Estado, el Tratado franco-español relativo a Marruecos y los ferrocarriles complementarios. Hemos de consignar, sin embargo, que el actual presidente del Consejo de Ministros ha secundado nuestras gestiones de una manera decidida, y todo induce a pensar que en cuanto se abran las Cortes, será el proyecto definitivamente aprobado”; FTN, *Memoria de 1912*, Barcelona, 1913, p. 38. ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos y Zonas Francas*, Barcelona, 1915, pp. 13-14.

5 LOS DEPÓSITOS FRANCOS

En 1914, ante las dificultades creadas por el estallido bélico y la solicitud de la Cámara de Comercio de La Habana, se concedió un Depósito Franco a Cádiz. Este recinto se basaba fundamentalmente en los proyectos de 1903 y 1911, a los que se sumaba la franquicia arancelaria sobre el equipo instalado, una aclaración del procedimiento a seguir en las operaciones comerciales y la emisión de warrants, cuya incorporación estuvo motivada por la escasez de crédito provocada por la guerra.

Entidades y comerciantes que durante años habían luchado por obtener tal régimen franco, clamaron contra esta medida. Se oponían tanto a que el Depósito se hubiera concedido a un único puerto, como a las funciones con las que había sido dotado. Proponían en cambio que se estableciera un debate público en las Cortes sobre la creación de Zonas Francas, de carácter industrial. La guerra era la ocasión propicia para sustituir importaciones, conquistar mercados exteriores o situarse como intermediarios en algún tráfico internacional. Pero enfrente encontraron tanto la reticencia del poder público como la oposición agrarista, enrocada en sus argumentos.

Tras fracasar esta iniciativa, la Administración ensayó otras herramientas de fomento de la exportación como los Bonos, sin éxito, o los Depósitos Comerciales. Éstos disfrutaban de las mismas competencias que el recinto franco de Cádiz, salvo algunas funciones que quedaron excluidas. En 1916 se concedió uno a Barcelona, intentando aplacar el deseo de este puerto de obtener un recinto igual al gaditano. Pero se obtuvo exactamente lo contrario: las quejas locales consiguieron primero que fueran igualadas las facultades de ambas instituciones y, más tarde, que se cambiara incluso la denominación del segundo.

Así tras el Depósito Franco de Cádiz se concedió el de Barcelona y, poco después, los de Bilbao, Santander, Vigo, Coruña y Gijón. Tras su establecimiento, en su puesta en marcha estos recintos comenzaron a solucionar los problemas que la normativa no había sabido resolver, como la franquicia arancelaria de los géneros nacionales depositados o los recursos financieros de recintos y entidades concesionarias.

5.1 1914: EL DEPÓSITO FRANCO DE CÁDIZ

En septiembre de 1914, apenas unas semanas después de iniciada la guerra europea, se autorizó un Depósito Franco en la ciudad de Cádiz. El cierre de los principales puertos europeos y las crecientes dificultades para la navegación en el Atlántico llevaron a la Cámara de Comercio de la Habana y otras entidades económicas americanas a solicitar de España, nación neutral, la apertura de uno o varios recintos francos¹. Éstos debían sustituir a los puertos y grandes depósitos que hasta entonces, tanto en Alemania como en el Reino Unido, habían servido a la navegación trasatlántica². El Gobierno conservador de Eduardo Dato autorizó el Depósito gaditano ante los problemas comercial y crediticio que estaban empezando a surgir³, aduciendo ser un ensayo del aparcado Proyecto de Ley de 1911⁴ y una ampliación del Depósito de Comercio ya existente⁵.

La guerra estaba desarticulando el sistema económico internacional. El tejido productivo de los países beligerantes y de algunos neutrales fue orientado a satisfacer las necesidades bélicas⁶. Materias primas y bienes intermedios de importación, hasta entonces comunes en los puertos españoles, empezaron a escasear mientras algunas

¹ ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos y Zonas Francas*, Barcelona, 1915, pp. 14-15. Real Decreto de 22/09/1914, Gaceta de Madrid 24/09/1914, p. 838, HORTA PARDO, Constantino, “La política económica de España y los puertos francos, I”, *Avisador Comercial*, La Habana, 5 de abril de 1915, EL FARO DE VIGO, “Las Zonas Neutrales”, original de 1915, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, pp. 430-432 y AYUNTAMIENTO DE VIGO, “Exposición de motivos para la concesión del Depósito Franco de Vigo, elevada al Ministerio de Hacienda”, en *El Faro de Vigo*, Vigo, 18 de octubre de 1918.

² “Con motivo de la guerra europea [...] el puerto libre de Hamburgo y también las zonas libres de Amberes y Liverpool, y depósitos francos de otras naciones, han sido cerrados al comercio mundial”; HORTA PARDO, Constantino, “La política económica... op. Cit.”.

³ “La tan inesperada como grave crisis que modificó radicalmente las relaciones de las grandes potencias europeas, no sólo ha perturbado el tráfico mercantil entre las que sostienen la lamentable lucha, sino que afecta también de un modo perjudicial a la marcha económica de los países que, por fortuna, pueden permanecer neutrales”; Real Decreto de 22/09/1914, Gaceta de Madrid 24/09/1914, p. 838.

⁴ “Si este ensayo diere los resultados que de él se esperan, el Gobierno seguirá estudiando el problema de las zonas francas y amparará las iniciativas de otros puertos [...]”; Real Decreto de 22/09/1914, Gaceta de Madrid 24/09/1914, p. 838.

⁵ “[...] la autorización sólo implica algunas modificaciones en el vigente régimen del depósito comercial que desde hace muchos años funciona en dicho puerto”; Real Decreto de 22/09/1914, Gaceta de Madrid 24/09/1914, p. 838. “[...] en Cádiz existe actualmente un Depósito de Comercio administrado por la Hacienda [...] de lo que ahora se trata en realidad es de ampliarlo [...]”; Real Orden de 22/10/1914, Gaceta de Madrid 25/10/1914, p. 214. Ambas cursivas son mías.

⁶ HARDACH, Gerd, *La Primera Guerra Mundial, 1914-1918*, Barcelona, 1986, FOREMAN-PECK, James, *Historia económica mundial. Relaciones económicas internacionales desde 1850*, Madrid, 1995, pp. 229-269 y ALDCROFT, Dereck H., *Historia de la economía europea (1914-1990)*, Barcelona, 1998, pp. 15-44.

exportaciones tradicionales, como los cítricos levantinos, vieron sus mercados cerrarse⁷. Para solucionar este problema se recurrió al Proyecto de Ley de 1911, en un intento por crear un gran centro de acumulación y distribución de géneros, atrayendo el tráfico atlántico. En el Decreto de concesión del Depósito, a favor de la Junta de Obras de Cádiz, se adoptó el texto de 1911 casi en su integridad⁸, con todas las carencias que arrastraba. No obstante, se añadieron varias novedades en el establecimiento del recinto gaditano. Primera, se admitía tabaco tanto en rama como elaborado, pero debía permanecer bajo precinto y no podía ser sometido a ninguna de las operaciones previstas en este régimen⁹. Segunda, se había eliminado el artículo referente a las mezclas y elaboraciones prohibidas dentro del Depósito Franco. Se mantenía, en cambio, el listado de preparaciones y transformaciones *comerciales*, y la potestad del Gobierno de ampliarlas tras un proceso de información pública¹⁰. Tercera, se aclararon algunos extremos deficientemente tratados en los proyectos de 1903 y 1911, como la posibilidad de arrendar la explotación del Depósito a una Sociedad privada, siempre que fuera española; la prohibición de habitar y consumir dentro de las instalaciones, salvo el personal de vigilancia autorizado; y la potestad de propietarios y consignatarios de las mercancías de acceder al interior del recinto, junto con los funcionarios de la Aduana y los empleados del Depósito¹¹. Además, las mercancías almacenadas en el Depósito de Comercio pod-

⁷ GARCÍA DELGADO, José Luís, “Prosperidad y crisis en la industria española entre 1914 y 1922. Una reconsideración”, en ANES ÁLVAREZ DEL CASTRILLÓN, Gonzalo, ROJO DUQUE, Luís Ángel y TEDDE DE LORCA, Pedro (eds.), *Historia económica y pensamiento social*, Madrid, 1983, pp. 539-560, ESCUDERO GUTIÉRREZ, Antonio, “La minería vizcaína durante la primera guerra mundial”, en *Revista de Historia Económica*, año IV, nº 2, 1986, pp. 365-388, ALCALÁ, Francisco y SUDRIÀ I TRIAY, Carles, “The Spanish economy during the First World War: a reassessment”, en *IV Congreso de las Asociación Española de Historia Económica*, Alicante, 1989, SUDRIÀ I TRIAY, Carles, “Los beneficios de España durante la Gran Guerra. Una aproximación a la Balanza de Pagos española, 1914-1920”, en *Revista de Historia Económica*, año VIII, nº 2, 1990, pp. 363-396, SAN ROMÁN LÓPEZ, Elena, “Las consecuencias pacíficas de la Gran Guerra: la movilización industrial”, en *Hispania: Revista Española de Historia*, vol. 54, nº 187, 1994, pp. 611-658, ALONSO OLEA, Eduardo José, “Dinámica empresarial en Vizcaya, 1914-1923. Una aproximación”, en *Revista de Historia Económica*, año XIII, nº 3, 1995, pp. 635-652 y GARCÍA DOMINGO, Enrique, “El impacto de la primera guerra mundial en la marina mercante española: un apunte sobre el caso catalán (1914-1922)”, en *TST: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 13, 2007, pp. 122-144.

⁸ Real Orden de 22/10/1914, Gaceta de Madrid 25/10/1914, pp. 214-215.

⁹ Real Orden de 22/10/1914, Gaceta de Madrid 25/10/1914, art. 2.

¹⁰ Real Orden de 22/10/1914, Gaceta de Madrid 25/10/1914, art. 4.

¹¹ Real Orden de 22/10/1914, Gaceta de Madrid 25/10/1914, art. 8, 12 y 13.

ían ser traspasadas al Franco a voluntad de sus titulares y en cualquier momento, pero sin alterar el plazo máximo de estancia de cuatro años¹².

La cuarta novedad introducía en el Depósito de Cádiz los *warrants*¹³. Presentes en los Almacenes Generales de Depósito y asociados a las funciones de los Depósitos de Comercio, a través de las compañías que arrendaban su explotación, habían sido olvidados en los proyectos de González Besada y Rodrigáñez. La guerra, al tiempo que absorbía cada vez más capitales para atender el esfuerzo bélico, comenzaba a restringir la oferta internacional de capitales, cancelando líneas de crédito existentes hasta entonces¹⁴. Además, los mayores riesgos para la navegación estaban elevando los seguros marítimos, incrementando los costes del comercio. Para contrarrestar esta restricción crediticia se recurrió a los *warrants*, una figura de préstamo ya conocida en el mercado de capitales¹⁵. Un comerciante llegado a un Depósito o Almacén General, tras depositar la mercancía, podía solicitar de la entidad depositaria la emisión de un resguardo contra el valor de esos géneros almacenados¹⁶. Tomando este resguardo, el depositante podía solicitar un préstamo de un particular, de un banco o de la propia compañía depositaria que generalmente, como en el caso barcelonés, era al tiempo una Sociedad de Crédito¹⁷. El prestatario obtenía liquidez y el prestamista quedaba en posesión de un título que podía negociar o endosar. Tras el plazo de vencimiento, éste podía exigir la liquidación de la deuda, para lo que se podía proceder a la venta subastada de los bienes sobre los que estaba constituido el resguardo¹⁸.

¹² Real Orden de 22/10/1914, Gaceta de Madrid 25/10/1914, art. 15.

¹³ Real Orden de 22/10/1914, Gaceta de Madrid 25/10/1914, art. 10.

¹⁴ MADDISON, Angus, “La política económica y sus resultados en Europa, 1913-1970”, en CIPOLLA, Carlo María (ed.), *Historia Económica de Europa. El siglo XX*, vol. II, Barcelona, 1981, pp. 51-55 [original de 1974], ZACCHIA, Carlo, “Comercio internacional y movimientos de capital, 1920-1970”, en CIPOLLA, Carlo María (ed.), *Historia Económica de Europa. El siglo XX*, vol. II, Barcelona, 1981, pp. 113-205 [original de 1976], HARDACH, Gerd, *La Primera Guerra... op. Cit.*, FOREMAN-PECK, James, *Historia económica... op. Cit.*, pp. 229-269 y ALDCROFT, Dereck H., *Historia de la economía... op. Cit.*, pp. 15-44.

¹⁵ “Este es un título que acredita la existencia de la cantidad y de la clase de las mercancías depositadas y, mediante la presentación y registro de ese título, el comerciante toma dinero y con esta operación se crea la base del mercado [...] de los llamados *futuros*”; COROMINAS MONTAÑA, Pedro, *Las Zonas Neutrales como instrumento de la economía nacional*, Madrid, 1915, p. 47. En cursiva en el original.

¹⁶ Ley de 22/08/1885, Gaceta de Madrid 20/10/1885 y 21/10/1885, art. 303-319.

¹⁷ La normativa genérica sobre las Compañías de Crédito y las Compañías de los Almacenes Generales de Depósito quedó recogida en el Código de Comercio de 1885, ver Ley de 22/08/1885, Gaceta de Madrid 18/10/1885, art. 175-176 y Gaceta de Madrid 19/10/1885, art. 193-198, respectivamente.

¹⁸ Ley de 22/08/1885, Gaceta de Madrid 19/10/1885, art. 194, 196 y 197, y COROMINAS MONTAÑA, Pedro, *Las Zonas... op. Cit.*, pp. 48-49.

El funcionamiento del Depósito Franco de Cádiz quedó regulado unos meses después, en marzo de 1915. Este Reglamento adaptaba la Ordenanza de Aduanas al nuevo régimen de depósito, aclarando algunas de las lagunas dejadas por las disposiciones anteriores¹⁹. Se admitían mercancías extranjeras y nacionales, pero mientras a éstas les bastaba con figurar en las facturas de cabotaje de los buques que las transportaran, aquellas debían estar declaradas *a depósito* en el Manifiesto²⁰. Una vez arribado el barco y admitida su carga, la descarga, reconocimiento, aforo y conducción de los bultos seguían el procedimiento ordinario²¹. Las mismas formalidades del régimen común, presentes en las Ordenanzas, se seguían en la introducción de los géneros al Mercado Nacional y en su expedición al extranjero. En éste último caso se dejaba de exigir el afianzamiento de los derechos arancelarios a las mercancías exportadas, pero “[...] mientras subsistan las actuales circunstancias” la intervención del Depósito se reservaba la posibilidad de comprobar su llegada efectiva al destino declarado²².

Las labores de intervención eran realizadas por funcionarios de Aduanas asignados exclusivamente al recinto franco, o en su defecto por personal de la Administración local, acompañados de empleados del propio Depósito²³. Entre sus tareas estaban la vigilancia, inspección, contabilidad y estadística, además de las específicas de esta institución, como la custodia especial a la que eran sometidos los buques que transportaban géneros del Depósito al extranjero²⁴. Otra era la de precintar los bultos de tabaco y cerciorarse del mantenimiento de los sellos. No obstante, la Cámara de Comercio de Cádiz consiguió que, si el tabaco era almacenado en un local específico, se pudiera sustituir el sello individual por el precinto de las puertas²⁵. Pero la función más relevante estaba relacionada con las operaciones *comerciales* que se podían realizar. El operador interesado en una transformación, y siempre que ésta estuviera previamente autorizada, lo debía solicitar por escrito a la Administración de Aduanas, detallando las materias que iban a entrar en la operación, las tareas a las que iban a ser sometidas y el producto

¹⁹ Real Orden de 24/03/1915, Gaceta de Madrid 14/04/1915, pp. 122-124.

²⁰ Real Orden de 24/03/1915, Gaceta de Madrid 14/04/1915, art. 3.

²¹ Real Orden de 24/03/1915, Gaceta de Madrid 14/04/1915, art. 4-7.

²² Real Orden de 24/03/1915, Gaceta de Madrid 14/04/1915, art. 12.

²³ Real Orden de 24/03/1915, Gaceta de Madrid 14/04/1915, art. 2, 14, 15 y 16.

²⁴ Real Orden de 24/03/1915, Gaceta de Madrid 14/04/1915, art. 20.

²⁵ Real Orden de 24/03/1915, Gaceta de Madrid 14/04/1915, art. 8.

resultante²⁶. La maquinaria y el utillaje precisos estaban así mismo bajo franquicia arancelaria mientras permanecieran depositados. Con el objeto de promocionar el empleo de equipo nacional, éste podía permanecer en el Depósito por un plazo indefinido; si era extranjero quedaba sujeto al plazo de cuatro años, pasados los cuales debía ser extraído o bien satisfacer los derechos correspondientes.... salvo que se solicitara una prórroga²⁷.

Quedaban aún elementos sin resolver, como las características técnicas que debían reunir las instalaciones o las funciones de suministro a buques, y de los resueltos muchos dejaban grandes interrogantes. Los envases parecían quedar excluidos de toda franquicia por el mismo artículo que en teoría se la debía asegurar²⁸. Persistía el problema de liquidación de derechos por las mercancías de origen español introducidas en el Depósito; si eran objeto de transformaciones no quedaba estipulado si debían satisfacer de forma inmediata los derechos adeudados o esperar a su despacho de salida, algo que quedaba bajo la voluntad discrecional de la Administración. Además, tanto los buques como los géneros permanecían sometidos a formalidades muy similares a las del régimen común, no representando el recinto franco un proceso de agilización burocrática²⁹. Y, aún más importante, esta institución seguía careciendo de unas bases sólidas de financiación al tiempo que se le exigía satisfacer los gastos de intervención originados³⁰. Alejada toda posibilidad de subvención pública, los ingresos del Depósito de-

²⁶ Real Orden de 24/03/1915, Gaceta de Madrid 14/04/1915, art. 9.

²⁷ Real Orden de 24/03/1915, Gaceta de Madrid 14/04/1915, art. 10. A comienzos de 1921, incluso, la Administración negó conceder la franquicia explícita solicitada por el Depósito Franco de Bilbao para la maquinaria y el utillaje extranjeros instalados en el recinto. La Dirección General de Aduanas alegó que “[...] los artefactos extranjeros que se introduzcan en el Depósito pueden realmente permanecer en él por tiempo indeterminado, por no limitarse el número de prórrogas que la Aduana tiene facultad de conceder [...]”; Real Orden de 08/02/1921, Gaceta de Madrid 20/02/1921, p. 560.

²⁸ “Los envases de todas clases nacionales o nacionalizados que se introduzcan en el Depósito para acondicionar las mercancías, no satisfarán derechos de Arancel cuando éstas no [se] importen en el país, pero seguirán el régimen general si las mercancías en ellos contenidas se destinan a la exportación”; Real Orden de 24/03/1915, Gaceta de Madrid 14/04/1915, art. 11. Los envases, tanto si eran expedidos al Mercado Nacional como si lo eran al extranjero, quedaban sujetos al régimen ordinario establecido en las Ordenanzas de Aduanas.

²⁹ El Fomento explicaba el fracaso de los Depósitos de Comercio “[...] ya por temor a formalidades, ya por falta de hábitos mercantiles y también por las circunstancias poco halagüeñas [...]”; FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, *Informe del Fomento del Trabajo Nacional ante la Comisión Parlamentaria sobre el Proyecto de Ley del Excmo. Sr. Ministro de Hacienda, proponiendo el establecimiento de Zonas Francas*, Barcelona, 1915, p. 13.

³⁰ Real Orden de 22/10/1914, Gaceta de Madrid 25/10/1914, art. 7 y 14.

pendían de las tarifas de explotación que se establecieran³¹. Éstas adolecían de ser muy sensibles a la coyuntura y de inelasticidad, ya que no podían ser muy elevadas para no desviar tráfico hacia otros puertos. Además, no garantizaban grandes ingresos a corto plazo, cuando la propia instalación del recinto exigía de la concesionaria una gran capacidad de gasto. Esta debilidad parecía abocar al arrendamiento de la explotación en favor de una empresa privada.

Pero incluso antes que estas carencias lo primero que incomodó a los partidarios de las zonas neutrales fue el procedimiento elegido para la autorización de este Depósito. Durante más de diez años se había estado rechazando un proyecto parlamentario por el cual se hubiera establecido un régimen de Depósitos Francos general a todo el país³². En cambio, el Gobierno, por Decreto y ante la solicitud de una entidad extranjera, había concedido un recinto a una única ciudad. El problema no era que se hubiera concedido a Cádiz, sino el hecho de que no se hiciera extensivo a otros puertos³³. La propia Cámara de Comercio de La Habana había solicitado la concesión de varios depósitos³⁴, incluyendo uno en Vigo³⁵. Pero, sobre todo, otros puertos españoles llevaban tiempo solicitando la ampliación de sus Depósitos de Comercio o la autorización de nuevos recin-

³¹ Real Orden de 22/10/1914, Gaceta de Madrid 25/10/1914, art. 16.

³² “Desde [la solicitud original de el Fomento del Trabajo Nacional] han pasado quince años y en este lapso de tiempo ningún argumento en serio se ha producido en contra de las zonas neutrales. ¡Quince años perdidos lastimosamente en discusiones apasionadas y luchas bizantinas!”; CÁMARA OFICIAL DE INDUSTRIA DE BARCELONA, *Informe sobre el Proyecto de Ley de Zonas Francas*, Barcelona, 1915, p. 8. “Catorce años ha propuso [El Fomento] la creación de una Zona Neutral en Barcelona, sin perjuicio de extender la misma concesión a todos aquellos puertos de España que las Cortes juzgasen pertinentes”; CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE VALENCIA, *Zonas Francas. Algunos datos y opiniones sobre las mismas*, Valencia, 1915, p. 38.

³³ “[...] debía esta ampliación de depósito haberse extendido a otros puertos españoles [...] para no dejarnos arrebatar los mercados americanos y otros extranjeros”; ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos... op. Cit.*, p. 16. “Contrasta esta actitud que con nosotros se ha seguido con la conducta del Gobierno ante otras peticiones. Una cámara extranjera pide para Cádiz un *depósito franco* y se le concede en el acto, apoyándose en un proyecto de Ley debido a inspiraciones nuestras y por nosotros apoyado y defendido, mientras niega a Barcelona igual pretensión”; FTN, *Memorándum*, Barcelona, 1915, pp. 18-19

³⁴ “[...] las Cámaras de Comercio españolas establecidas en América, y principalmente la de este puerto, que tomó la iniciativa, telegrafiaron al gobierno de España sobre la urgente, la inmediata necesidad de establecer dos o tres puertos o zonas francas en la península para el depósito de mercancías de todas partes y con especialidad de las de América”; HORTA PARDO, Constantino, “La política económica... op. Cit”.

³⁵ “Señor Dato, la avanzada de España y también de Europa [...] han sido siempre y serán [...] Galicia y Portugal, o lo que es lo mismo, los puertos de Vigo, Arosa, Coruña y Lisboa, y principalmente el de Vigo, por ser la recta o camino más corto entre América y Europa [...] los puertos de la Cenicienta Galicia [...] han sido siempre la escala forzosa entre el Norte y el Sur de Europa”; HORTA PARDO, Constantino, “La política económica... op. Cit”.

tos francos³⁶, como Barcelona, Bilbao, Santander, Valencia o Vigo³⁷. Además, importaba que si frente a los proyectos legislativos de 1903 y de 1911 se habían levantado las más airadas protestas, la autorización del Depósito de Cádiz se había realizado entre el más estricto silencio de los detractores de las zonas neutrales³⁸. Incluso desde el propio Gobierno se llegó a reconocer que la exclusión de esos otros puertos se debía a motivos políticos³⁹.

Para los partidarios de las zonas neutrales era prioritario recuperar el cauce parlamentario. La discusión pública debía servir para evitar la concesión, en exclusiva, del Depósito a un único puerto⁴⁰ y, principalmente, para volver a debatir sobre el alcance y contenido de los recintos francos. Tras el estancamiento de los frentes occidental y oriental, y la apertura de las trincheras, cada vez parecía más seguro que la guerra se

³⁶ El 17 de octubre de 1914 llegó al Ministerio de Hacienda una instancia solicitando la concesión de Depósitos Francos a otros puertos del país; el 11 de noviembre dicho Departamento señaló estar dispuesto “[...] siempre que se presenten las instancias y se comprometan a su establecimiento con fondos que sean necesarios, y a prestar las oportunas garantías”. El problema era que la normativa a la que los solicitantes se debían ajustar para tratar de obtener un Depósito todavía no existía; Diario de Sesiones de Cortes, Congreso de los Diputados, Legislatura de 1914, Tomo XII, nº 115, p. 3670 (21/12/1914).

³⁷ CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO E INDUSTRIA DE ZARAGOZA, *Las Zonas Neutrales*, Zaragoza, 1914, p. 22. “Lo primero que importa es elegir dos puertos de la península, uno en el norte y otro en el Mediterráneo, siendo los más indicados por su posición geográfica Vigo y Barcelona”; RIUS CASAS, José y TRILLA ROSTOLL, Marcial, *El pleito de las Zonas Francas*, Zaragoza, 1915, p. 22. “La gran industria de conservas de pescado que radica cerca de Vigo juzga que sacaría gran partido y aumentaría mucho su tráfico si se estableciese en aquel magnífico puerto una zona franca”; AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, p. 159. FTN, *Memorándum*, Barcelona, 1915, pp. 42-43.

³⁸ “Cádiz protesta de que es concederle a cap més port lo que al seu fou concedit; això és una demanda justificada; Barcelona proposa que les zones neutrals se concedeixin a tothom que se les pugui pagar; això és un exclusivisme”; COROMINAS MONTAÑA, Pedro, *Apologia de Barcelona i altres escrits*, Barcelona, 1989, p. 107. Cfr. “Si la opinión no se soliviantó al enterarse de la concesión del puerto franco a Cádiz fue, en primer lugar, porque los beneficios que se concedieron a la ciudad andaluza son mucho más limitados que los que pide ahora Cataluña, y en segundo término, porque el desarrollo industrial de Cádiz, necesitada de recobrar su vida mercantil suspendida desde la pérdida de las colonias, no permitía temer una absorción de la industria del interior”, COCI DE ZARAGOZA, *Las Zonas... op. Cit.*, p. 14. “Además, tras el puerto franco de Cádiz no existía amenazadora una zona industriosa que pudiera restar importancia a las explotaciones del interior [...]”; COCI DE ZARAGOZA, *Informe de las Entidades Económicas Aragonesas contra la concesión de puertos francos*, Zaragoza, 1916, pp. 8-9.

³⁹ “[...] dijo el Sr. Dato que a la concesión de un depósito franco para Barcelona por Decreto, no obstante que por Decreto se había otorgado a Cádiz, se oponía una necesidad más urgente y más útil: la paz pública. No sabemos hasta qué punto se puede alterar la paz por llevar a cumplimiento un proyecto de ley del Sr. Ministro de Hacienda, correspondiendo a una aspiración que no es sólo de Cataluña sino de todo el litoral español”; FTN, *Memorándum*, Barcelona, 1915, p. 55.

⁴⁰ “[...] lejos de ser sus concesiones privilegios especiales poco simpáticos para el resto del país productor, deben regularse por una Ley general que determine los requisitos que han de concurrir para otorgarse la concesión”; COCI DE VALENCIA, *Zonas Francas... op. Cit.*, p. 40.

fuera a prolongar en el tiempo⁴¹. Los nuevos peligros para el tráfico marítimo, la desarticulación de algunos flujos comerciales y el prolongado esfuerzo bélico de los contendientes no eran perjuicios contra los que sólo cupiera protegerse⁴². Constituían ocasiones que podían aprovecharse para sustituir importaciones⁴³, conquistar mercados hasta entonces controlados por otros competidores⁴⁴ o para convertirse en intermediarios necesarios en algunos tráficos⁴⁵. Los promotores de los recintos francos, sinceramente convencidos de su pertinencia⁴⁶ o especulando con la ocasión para conseguir un proyecto largo tiempo buscado⁴⁷, no tardaron en proponer una ley de zonas neutrales⁴⁸. Recuperaban así cuestiones cruciales, olvidadas tanto por González Besada y Rodríguez, como por Gabino Bugallal en la autorización del Depósito Franco de Cádiz. Las mer-

⁴¹ No obstante, en 1915 todavía había, precisamente entre los detractores de los recintos francos, quienes opinaban que la guerra era un “[...] instante fugaz [...]”; COCIN DE OVIEDO, *Las Zonas Francas. En defensa de vitales intereses de la Patria y de las hullas y siderurgia nacionales*, Oviedo, 1915, p. 9.

⁴² Eran muchos los que mantenían una postura bien distinta ante la Gran Guerra: “Una elemental prudencia aconseja permanecer a la expectativa [...] Aprovecharse de los trastornos ocasionados por la guerra submarina en el Mediterráneo es el colmo de las ilusiones [...]”; COCI DE ZARAGOZA, *Informe de las Entidades...* op. Cit., pp. 7-8.

⁴³ “[...] desde el principio de esta guerra ha podido notarlo de una manera bien tangible el Sr. Ministro de Estado, que no hay ninguna clase del Arancel en que no dependamos del extranjero para docenas de artículos que se pueden producir en el país [...]”; FTN, *Memorándum*, Barcelona, 1915, p. 12.

⁴⁴ “La guerra europea ha destrozado innumerables industrias, cuyos productos pueden ser inmediatamente substituidos por las fábricas españolas que estén en condiciones de trabajar y lanzarse a la conquista de los mercados exteriores”; AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe...* op. Cit., p. 163. Incluso, yendo más lejos, se sostenía que “[...] sería locura dejar de aprovechar las actuales circunstancias extraordinarias, tan favorables para dar el salto necesario, si queremos disminuir de algún modo la distancia enorme que nos separa de las naciones beligerantes”; CÁMARA OFICIAL DE INDUSTRIA DE BARCELONA, *Informe sobre el Proyecto de Ley de Zonas Francas*, Barcelona, 1915, p. 28.

⁴⁵ “[...] el tráfico marítimo no se hace, generalmente, desde el punto de origen o de producción al punto del inmediato consumo directamente [...] entre el punto de origen y el del consumo inmediato hay una larga serie gradual de centros, siempre menores, de distribución. A esto se ha debido en todo tiempo la creación de ciudades o puertos francos o de zonas o depósitos más o menos libres en los mismos”; COROMINAS MONTAÑA, Pedro, *Las Zonas Neutrales...* op. Cit., p. 27. Si bien no todo eran beneficios netos: “Otro problema relacionado con la guerra vinieron a plantear las empresas navieras. Apareció como gran generosidad la renuncia a las subvenciones oficiales, mas pronto se vio que el objetivo era aprovecharse del aumento exorbitante de los fletes, abandonando el servicio nacional”; FTN, *Memoria de 1916*, Barcelona, 1917, p. 9.

⁴⁶ “Este ideal de actividad y de riqueza sólo puede conseguirse, en nuestra opinión, con el establecimiento de las zonas neutrales”; AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe...* op. Cit., p. 163. “[...] el Proyecto de Ley de Zonas Neutrales [...] al dotar a nuestra economía nacional de uno de los más útiles instrumentos para impulsar nuestro comercio de exportación”; COI DE BARCELONA, *Informe...* op. Cit., p. 3.

⁴⁷ “[...] hemos de señalar con gran empeño a la Comisión, que en esta reforma [...] el éxito depende en gran parte de la oportunidad y, en este caso concreto, oportunidad equivale a decir urgencia, al punto que cualquier expediente dilatorio y nuevo aplazamiento podrían anular los efectos de la concesión”; COI DE BARCELONA, *Informe...* op. Cit., p. 16.

⁴⁸ “Acudimos, una vez más a otra de las informaciones escritas, abierta ahora por la Comisión parlamentaria que V. E. preside, sobre la conveniencia de establecer en España zonas neutrales. Es la cuarta, si no llevamos mal la cuenta, respecto a la misma materia”; FTN, *Informe del Fomento...* op. Cit., p. 5.

cancías admisibles en el recinto, las transformaciones a las que podían ser sometidas y las formalidades a las que aquellas y estas estarían sometidas. O las competencias del concesionario y sus recursos de financiación, las ciudades susceptibles de su concesión y la propia plasmación física del recinto, interna o externa al puerto⁴⁹.

5.2 EL PROYECTO DE LEY DE ZONAS FRANCAS DE 1915

“Para que el comercio exterior se fomente es necesario ampliar su volumen por medio de tránsitos y por la preparación de mayor número de productos exportables, aunque para ello sea preciso elaborarlos con primeras materias extranjeras, *en régimen de excepción* [...]”⁵⁰

En los últimos días de 1914 se aprobó el esperado Proyecto de Ley sobre las denominadas Zonas Francas⁵¹. Éstas eran un recinto aislado en aquellos puertos que “[...] reúnan condiciones apropiadas [...]”, si bien ni estos requisitos ni los del cierre quedaron fijados en el Proyecto⁵². Probablemente se localizaría fuera del puerto ordinario, aunque no venía recogido de forma expresa. Sólo se aclaraba que los terrenos donde se fuera a ubicar la Zona eran declarados de Utilidad Pública, a efectos de expropiación forzosa, no contemplándose, en principio, ningún alza en los precios del suelo⁵³. La concesión podía recaer en la Junta de Obras, la Cámara de Comercio, el Ayuntamiento o en una empresa privada, siempre que fuera española. Tanto la explotación como la propia titularidad del recinto eran arrendable y traspasable, respectivamente, previa autorización del Gobierno⁵⁴. Estas entidades, en la solicitud de concesión, debían acompañar la instancia de un proyecto técnico de las instalaciones, si bien se desconocía a que especificaciones tenían que responder, y de una memoria económica. Esta incluía las tarifas de explotación y un listado de actividades industriales previstas en el

⁴⁹ “[...] por el desarrollo que facilitaría del comercio nacional [...] deben dictarse cuanto antes las disposiciones de carácter general sobre el establecimiento de puertos francos y zonas neutrales”; COCIN DE VALENCIA, *Zonas Francas... op. Cit.*, p. 41.

⁵⁰ Real Decreto de 21/12/1914, Gaceta de Madrid 29/01/1915, p. 288. La cursiva es mía.

⁵¹ Este Proyecto se presentó acompañado de otros dos, uno sobre la reforma del régimen de Admisiones Temporales y otro para el fomento de la constitución de Almacenes Generales de Depósito; DSC, CD, Leg. de 1914, T. XII, nº 115, apéndices 5, 6 y 7 (21/12/1914).

⁵² Real Decreto de 21/12/1914, Gaceta de Madrid 29/01/1915, art. 1.

⁵³ Real Decreto de 21/12/1914, Gaceta de Madrid 29/01/1915, art. 4.

⁵⁴ Real Decreto de 21/12/1914, Gaceta de Madrid 29/01/1915, art. 1 y 5.

recinto. Toda esta documentación quedaba después recogida en el Estatuto de cada Zona⁵⁵.

Las mercancías extranjeras eran admitidas libres de derechos de Arancel y del Impuesto de Transportes, salvo los trigos y los vinos que sólo podían ser depositados tras haberlos satisfecho. Los géneros nacionales eran introducidos sin exclusión, pero habiendo liquidado el Impuesto de Transportes y los derechos de exportación, los que estuvieran sujetos a ellos, como si hubieran salido directamente al extranjero⁵⁶. Era la solución que se intentaba ofrecer al problema de la desnacionalización de los productos españoles. La pérdida de origen y la franquicia chocaban en la doctrina con la exigencia fiscal sobre los artículos desnacionalizados. Éstos, independientemente de su destino, debían satisfacer los derechos de Transportes y de exportación y, si eran despachados al Mercado Nacional, adeudaban además el Arancel de importación. Así, se discriminaba los géneros de procedencia española respecto de los extranjeros, a los cuales se debían haber igualado por su desnacionalización. Pero el principal problema no se situaba en el ámbito de los principios sino en el del procedimiento y éste surgía en el propio depósito. Si las mercancías de procedencia nacional mantenían la identidad, no había problema práctico, pudiéndoseles exigir los derechos a la salida del recinto. Las dificultades se originaban cuando, al entrar en mezclas y transformaciones, perdían esa identidad, no pudiendo diferenciar los componentes del producto, sus calidades ni su procedencia. Exigir aquellos derechos a la entrada si bien dejaba sin franquicia los productos nacionales, solucionaba los problemas de procedimiento de la administración aduanera en estos recintos.

Con este proceder las mercancías extranjeras resultaban beneficiadas⁵⁷, manteniéndose el riesgo de que, al igual que los Depósitos de Comercio⁵⁸, las Zonas Francas

⁵⁵ Real Decreto de 21/12/1914, Gaceta de Madrid 29/01/1915, art. 2 y 7.

⁵⁶ Real Decreto de 21/12/1914, Gaceta de Madrid 29/01/1915, art. 3 y 8.

⁵⁷ Por ejemplo, en el caso del trigo extranjero, aunque su entrada en la Zona debía estar precedida del pago de todos los derechos ordinarios, su utilización podía seguir siendo más ventajosa que la del grano nacional, sobre todo si las harinas o pastas elaboradas se destinaran al Mercado Nacional. Al cereal foráneo, más barato que el nacional, se le aplicaban desde su admisión el Impuesto de Transportes y los derechos de Arancel; al nacional el mismo Impuesto y el derecho de exportación al ser depositado en la Zona, y aún los de importación sobre el producto resultante si éste era finalmente enviado al mercado interior. Esta situación no hizo sino provocar las quejas entre las entidades económicas del interior, detractores tradicionales de estos recintos: “[...] la precaución de exigir a sus mercancías cuando entren en la Zona los mismos gravámenes que a la salida por muelles de la Aduana, parece increíble y resulta inexplicable

se convirtieran en instituciones de importación⁵⁹. Al igual que en aquellos, se fijaban las obligaciones económicas de los concesionarios, especialmente en lo referente a los gastos de intervención. Pero apenas se mencionaban los recursos de los que el nuevo recinto disfrutaría⁶⁰, salvo una vaga referencia a las tarifas de explotación⁶¹. Eran, en todo caso, las transformaciones *industriales* la que debían singularizar estas nuevas instituciones. Las operaciones estarían autorizadas mediante una lista de industrias permitidas para cada Zona, establecida en el propio Decreto de concesión y compuesta por las actividades sancionadas entre las instadas en la memoria económica que debía acompañar la solicitud de concesión. Posteriormente, el Gobierno podía ampliar dicha lista⁶². En todo caso, éste era un estado preliminar debiendo esperar el diseño definitivo de este recinto a la aprobación de la Ley y a la formación de un Reglamento, tarea que recaía en el Ministerio de Hacienda⁶³.

Las Zonas Francas debían ser un instrumento de fomento del comercio exterior⁶⁴. Importar era imprescindible para mantener el abastecimiento de alimentos, materias primas, equipo y bienes de consumo, cuyo suministro se estaba viendo comprometido por la contienda⁶⁵. Vender en el extranjero era un objetivo tanto por los tradicionales exportadores⁶⁶, que se podían ver afectados por la restricción de la demanda en los

que se haga [...]”; SOCIEDAD ECONÓMICA ARAGONESA DE AMIGOS DEL PAÍS, *Las Zonas Francas*, Zaragoza, 1915, p. 9.

⁵⁸ “La mayor parte de las mercancías salieron de los depósitos [comerciales] para ir al consumo nacional y, por lo tanto, acabaron satisfaciendo los derechos de Aduana”; COROMINAS MONTAÑA, Pedro, *Las Zonas Neutrales... op. Cit.*, p. 20.

⁵⁹ “Los Depósitos de Comercio [...] no han respondido a las necesidades de la industria y del comercio por las dificultades que han ofrecido”; COCIN DE VALENCIA, *Zonas Francas... op. Cit.*, p. 43.

⁶⁰ Real Decreto de 21/12/1914, Gaceta de Madrid 29/01/1915, art. 9-11.

⁶¹ Real Decreto de 21/12/1914, Gaceta de Madrid 29/01/1915, art. 2.

⁶² Real Decreto de 21/12/1914, Gaceta de Madrid 29/01/1915, art. 7.

⁶³ Real Decreto de 21/12/1914, Gaceta de Madrid 29/01/1915, art. 12.

⁶⁴ “[...] ya aligerando el mercado del exceso de algunas producciones, ya facilitando la entrada de primeras materias y de los artículos que el consumo necesita”; Real Decreto de 21/12/1914, Gaceta de Madrid 29/01/1915, p. 288.

⁶⁵ “[...] reanudamos la [gestión] relativa a las Zonas Francas, que de haberse establecido oportunamente, hubiesen contribuido a la atenuación de la gran crisis industrial y de las subsistencias que ya entonces preveíamos. De diversos puntos de América se nos solicitaba su planteamiento para situar en España stocks de mercancías que a la sazón hallaban difícil salida”; FTN, *Memoria de 1915*, Barcelona, 1916, p. 50.

⁶⁶ “[...] si bien su criterio [del Gobierno] es muy severo respecto a las subsistencias, no cabe tampoco olvidar que algunos ramos de la producción venían sufriendo desde hacía años terribles crisis, de que tenían cierto derecho a indemnizarse. Además hay artículos que el mercado nacional no absorbe y no se había de agravar la situación de los interesados negándoles la exportación de que siempre principalmente han vivido”; FTN, *Memoria de 1916*, Barcelona, 1917, p. 9. “Las Zonas Neutrales son, ante todo, un medio de fomentar la navegación y el comercio, principalmente el de exportación”; COI DE BARCE-

países beligerantes, como por aquellos que pudieran optar a conquistar espacios de mercado abandonados por las economías en guerra⁶⁷. Pero competir en el mercado internacional exigía, además de asegurar su provisión, liberar de imposiciones los componentes extranjeros que entraban en la elaboración de los productos nacionales⁶⁸. Para este fin era imprescindible contar con dos, tres o tal vez cuatro recintos que, por medio de la franquicia establecida, permitieran concentrar tráficos⁶⁹ y mercancías⁷⁰. Ésta era la principal función de las Zonas Francas, desviar comercio de otros puertos⁷¹, alimentando un negocio basado en la acumulación de géneros y, por lo tanto, en la concentración de transacciones⁷².

Las actividades industriales que en ella se pudieran desarrollar quedaban en un segundo plano. Primero, algunas quedarían restringidas por las limitaciones instituidas

LONA, *Informe... op. Cit.*, p. 11. “[...] los vinos, los aceites, las frutas, las legumbres, las conservas alimenticias, etc., constituyen nuestra principal riqueza nacional... Las zonas neutrales han de aumentar la exportación de estos productos y dar un nuevo impulso a su producción”; COCIN DE VALENCIA, *Zonas Francas... op. Cit.*, pp. 20-21.

⁶⁷ “Las Zonas Neutrales, pues, no afectan poco ni mucho al consumo interior. Son medios de favorecer la exportación, de facilitar el comercio de tránsito, la distribución de los productos [...] el comercio de exportación debe alimentarse, principalmente, de productos elaborados en el país”; COCIN DE VALENCIA, *Zonas Francas... op. Cit.*, pp. 15-16.

⁶⁸ “Para que puedan competir las industrias en el mercado internacional, por lo menos es preciso que las primeras materias exóticas entren libres de derechos, como sucede en todas las naciones, y en vez de esto se nos contesta convirtiéndolas en artículos de renta”; FTN, *Memorándum*, Barcelona, 1915, p. 49.

⁶⁹ “[...] las zonas neutrales pueden llenar también una importante función económica, cual es la de concentrar el tráfico para proceder a su difusión [...] a estas funciones de concentración y difusión de tráfico son las que casi únicamente han dedicado su actividad las zonas neutrales”; LÓPEZ GUARDIOLA, Emilio, *Zonas Neutrales. Informe y conclusiones aprobadas por el Consejo Regional de la Federación Agraria de Levante*, Valencia, 1915, p. 9. “[...] el fin primordial de las zonas francas es acabar con la anárquica dispersión que ha ahuyentado la navegación e introducido un extraordinario desorden en las transacciones”; ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos... op. Cit.*, p. 20.

⁷⁰ “La necesidad de la concentración de mercancías [...] es tan urgente que, en el caso de que se disuelvan las Cortes actuales, se debe instar al Gobierno para que, inmediatamente que se reúnan las nuevas, reproduzca el proyecto de Ley aprobado por el Congreso”; COCIN DE VALENCIA, *Zonas Francas... op. Cit.*, p. 44.

⁷¹ Respecto del puerto de Barcelona y de su competencia frente a los de Génova y Marsella, la Cámara de Industria barcelonesa señalaba que “[...] se justifica la necesidad de dotar a nuestro puerto de los elementos de defensa para concurrir con los demás extranjeros del Mediterráneo”; COI DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, p. 15.

⁷² COROMINAS MONTAÑA, Pedro, *Las Zonas Neutrales... op. Cit.*, pp. 48-49. El Fomento apostaba abiertamente por la conversión de Barcelona en el gran centro de contratación del Mediterráneo occidental: “Cataluña tiene en sus manos quizás el 60 por 100 de las transacciones de España, así nacionales como las de intercambio extranjero [...]”; FTN, *Memorándum*, Barcelona, 1915, p. 45. “[...] con 130 puertos diminutos, solo se logra hoy que no haya ningún puerto de verdad. Con esta dispersión, no se atraerá jamás a la marina mercante, condenada a una odisea costosísima de puerto en puerto [...]”; COCIN DE VALENCIA, *Zonas Francas... op. Cit.*, p. 39. “[...] ni se concibe ni es posible promover hoy importantes corrientes en el comercio internacional sin disponer de grandes y bien utilizados [sic] puertos para la concentración de buques y de mercancías, que no otra cosa son en el extranjero Londres, Amberes, Rotterdam, Hamburgo, Génova, Marsella...”; COI DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, p. 5.

para proteger sectores productivos ya existentes en el país⁷³. No obstante, el procedimiento de restricción originó un conflicto entre los propios partidarios de los recintos francos. Frente a los que defendían la confección de una lista inamovible de industrias excluidas⁷⁴ se alzaban los que abogaban por una relación de industrias permitidas⁷⁵, formada y ampliada por las iniciativas que, habiendo superado la información pública, hubieran sido autorizadas por el Gobierno⁷⁶. Segundo, las empresas radicadas en la Zona debían prescindir del Mercado Nacional⁷⁷, salvo que el acceso en franquicia a los insumos foráneos compensase la imposición arancelaria sobre el producto. Además esas empresas debían ser lo suficientemente competitivas para vivir de forma exclusiva del *mercado universal*, lo que limitaba el número de industrias susceptibles de instalación en el recinto⁷⁸. La utilización de primeras materias de origen nacional estaba dificultada por la exigencia de derechos a su entrada a la Zona, provocando que la mayor parte de los géneros procediera del extranjero. Así, el trabajo se convertía en la principal aportación de valor nacional que cabía incorporar a los productos elaborados en el recinto franco⁷⁹.

⁷³ “[...] las transformaciones industriales en la zona franca, con las limitaciones que indica el proyecto de ley y aceptadas por las corporaciones económicas de Cataluña y de otras partes, partidarias de las zonas francas [...] no debe cerrarse el paso con las debidas precauciones a un ensayo justificado y prudente de transformaciones industriales en el seno de las zonas francas [...]”; ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos... op. Cit.*, pp. 22-23. COCIN DE VALENCIA, *Zonas Francas... op. Cit.*, pp. 41-42.

⁷⁴ La Federación Agraria de Levante era partidaria de elaborar una lista de actividades vetadas y de autorizar transformaciones en las Zonas mediante Leyes específicas. “[...] el ejercicio de todas las infinitas manifestaciones de que es susceptible la actividad industrial [...] constituiría uno de los más enormes horrores, uno de los atentados más monstruosos e irreparables que cabe imaginar”; LÓPEZ GUARDIOLA, Emilio, *Zonas Neutrales... op. Cit.*, pp. 8-13, cita en p. 8.

⁷⁵ A la Cámara de Industria de Barcelona un listado de actividades prohibidas le parecía “[...] prematuro [...] dada la complejidad del asunto y sobretudo la imposibilidad de prever las industrias que será conveniente establecer en la Zona Franca”; COI DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, p. 17.

⁷⁶ Una lista de industrias permitidas era la opción de control elegida por la Administración en el Proyecto de Ley; Real Decreto de 21/12/1914, Gaceta de Madrid 29/01/1915, art. 7.

⁷⁷ “[...] su número será siempre relativamente reducido, porque es difícil que puedan subsistir prescindiendo en absoluto del mercado interior o nacional [...] ya que para expedir sus productos al interior tendrá que pagar los derechos máximos de nuestro arancel”; COI DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, p. 11.

⁷⁸ “[...] serán muy pocas las industrias que se instalen en las zonas francas, porque *son pocas las que pueden hoy prescindir del mercado interior* [...] las industrias que se establezcan en las zonas francas deberán dedicar toda su producción íntegra a la exportación, porque lo que dedicasen al consumo de la Península tendría que pagar el mayor derecho arancelario”; COCIN DE VALENCIA, *Zonas Francas... op. Cit.*, p. 22. La cursiva es mía.

⁷⁹ “[...] la natural función de una zona neutral en el orden industrial es la de incorporar mano de obra nacional a primeras materias de origen extraño [...]”; LÓPEZ GUARDIOLA, Emilio, *Zonas Neutrales... op. Cit.*, p. 6.

5.3 EL DEBATE SOBRE LAS ZONAS FRANCAS

Los partidarios de las Zonas Francas se unieron en defensa del Proyecto de Ley, ante la más que previsible colisión con sus detractores. Teniendo muy presente el debate habido en los años anteriores, se esforzaron por erradicar cualquier posible tergiversación⁸⁰. En 1914 Marcelino Graell y al año siguiente Baldomero Donnet, Pedro Corominas o José Elías de Molíns, que volvió a editar su obra de 1901, entre otros, dedicaron buena parte de sus ensayos a eliminar cualquier posible confusión conceptual en torno a los recintos francos⁸¹. Se esforzaron en diferenciar las antiguas franquicias extensas de las modernas, caracterizadas éstas por ser recintos aislados bajo el estricto control de la Aduana de cada país⁸². Distinguían además los recintos del norte de Europa, con mayores atribuciones y libertades, de los italianos y franceses, mucho más limitados⁸³. En el caso español detallaban las características de los Puertos Francos canarios y del Norte de África, de los Depósitos de Comercio, del Franco de Cádiz y de las Zonas Francas Proyectadas⁸⁴. Concluían que el peligro de contrabando era inexistente, siendo más probable que se diera en cualquier punto de las costa, sin vigilancia, o incluso en un puerto ordinario, que en un recinto franco⁸⁵. Todas estas precauciones fue-

⁸⁰ “[...] se comparan instituciones procedentes de de regímenes y de sistemas completamente distintos [...]”; COROMINAS MONTAÑA, Pedro, *Las Zonas Neutrales... op. Cit.*, p. 31.

⁸¹ GRAELL, Marcelino, *Las Zonas Francas. Su importancia para Barcelona*, Barcelona, 1914, pp. 5-28, COROMINAS MONTAÑA, Pedro, *Las Zonas Neutrales... op. Cit.*, pp. 30 y ss., DONNET PAREJA, Baldomero, “Los Puertos Francos”, en *Revista de Obras Públicas*, año 63, nº 2060, 1915, pp. 137-142 y ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos... op. Cit.*, *passim*.

⁸² “Contra esta clase de puertos francos, contra esto verdaderos territorios o ciudades libres, son lógicos muchos de los argumentos que hoy se esgrimen contra las zonas neutrales, siendo éstas cosa completamente distinta. Ejemplo de tales puertos francos fueron Marsella en la segunda mitad del siglo XVII y casi todo el XVIII, Hamburgo y Bremen antes de su incorporación al Zollverein, y los que se pidieron en 1873 para Andalucía y Galicia”; RIUS CASAS, José y TRILLA ROSTOLL, Marcial, *El pleito... op. Cit.*, pp. 18-19. “Ahora no existen puertos, ciudades francas adosadas a un territorio nacional; cuando hay un puerto, una ciudad franca, es generalmente en una isla o en un territorio pequeño enclavado en territorio extranjero”; COROMINAS MONTAÑA, Pedro, *Las Zonas Neutrales... op. Cit.*, p. 30.

⁸³ ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos Francos. Puertos de Marsella, Génova y Barcelona*, Barcelona, 1901, GRAELL, Marcelino, *Las Zonas Francas... op. Cit.*, y ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos... op. Cit.*,

⁸⁴ DONNET PAREJA, Baldomero, “Los Puertos... op. Cit.”, pp. 137-142 y COCIN DE VALENCIA, *Zonas Francas... op. Cit.*, pp. 14-15.

⁸⁵ “[...] la vigilancia está organizada de manera que el contrabando es casi imposible”; COCIN DE VALENCIA, *Zonas Francas... op. Cit.*, p. 15. “[...] es más fácil el contrabando en los puertos abiertos que en las zonas francas, pues en los primeros la vigilancia es normal y en los segundos es excepcional y aumentada además por estar estas zonas completamente cerradas”; ALEMANY I PUJOL, Luís, *Zonas Francas*, Palma de Mallorca, 1918, p. 35.

ron inútiles. Los detractores siguieron teniendo por dogma la existencia e incluso la promoción del contrabando desde depósitos y zonas francas⁸⁶.

La falta de rigor conceptual y el recurso a la amenaza del contrabando no fueron los únicos puntos que los opositores a las Zonas Francas recuperaron del debate habido en los años anteriores. Resultaron infructuosos los esfuerzos por demostrar que la competitividad exterior española no era ni tan baja ni tan inamovible⁸⁷. Elementos institucionales y herramientas de política económica podían fomentar la actividad en los puertos⁸⁸. Los detractores de los recintos francos siguieron insistiendo en que la capacidad de una economía para vender en el extranjero estaba determinada por las características físicas y ambientales del país, incluida la ubicación geográfica de sus puertos⁸⁹. Y la localización de España respecto de los tráficos internacionales no era buena⁹⁰. La guerra mundial no constituía ninguna oportunidad por su fugacidad⁹¹ y, en todo caso, por

⁸⁶ “[...] esas zonas neutrales, que pueden ser de extensión muy considerable, con su sinuosa frontera aduanera, con la dificultad de vigilarla estrechamente, con sus grandes introducciones capaces de inspirar malévolas tentaciones [...] constituyen un verdadero desprecio del peligro a que antes nos referíamos [el contrabando]”; COCI DE ZARAGOZA, *Las Zonas...* op. Cit., p. 35. SEAAP, *Las Zonas...* op. Cit., pp. 12-13.

⁸⁷ “Asia, Oceanía, el Norte de África y la América del sur se relacionan con una buena parte de Europa por rutas que pasan junto a la boca de nuestros puertos. Pero este tráfico que circula a nuestra vista no se detiene en los puertos españoles porque encuentra en ellos dificultades que no se le oponen en los puertos vecinos. En el Mediterráneo puede ir a Trieste, a Génova o a Marsella, donde e le ofrecen ventajas para crear allí centros distribuidores de esas mercancías de procedencia remota. En el Atlántico la corriente que pasa cerca de Cádiz, de Vigo y Santander puede recalar, sin pago de derechos de Aduanas, en los puertos ingleses y en los continentales del mar del Norte y del mar Báltico”; COROMINAS MONTAÑA, Pedro, *Las Zonas Neutrales...* op. Cit., pp. 43-44.

⁸⁸ “No cabe hablar de la posición geográfica para explicar nuestra decadencia y la prosperidad de otras naciones, porque aquí no se trata de una geografía física, sino de una geografía humana. La energía de un pueblo desvía todas las rutas comerciales del mundo y he aquí como hace dos mil años que la situación geográfica de Hamburgo, aún siendo en lo físico exactamente la misma que hoy, no determinaba la existencia de una gran ruta mercantil, porque esa ruta no la hizo la naturaleza, sino la energía de los hombres que viven alrededor de Hamburgo”; COROMINAS MONTAÑA, Pedro, *Las Zonas Neutrales...* op. Cit., pp. 44-45.

⁸⁹ “[...] el punto en el que la zona hubiera de quedar instalada debería hallarse en la margen misma, o no muy distante, de las grandes corrientes que sigue el tráfico; corrientes cuyo sentido e impetuosidad no obedecen a artificios, ni sufren el yugo de disposiciones legales, ni sirven deseos ni aspiraciones, por vehementes que sean, sino que establecen su ritmo y circulan en virtud de leyes tan fatales como las de la gravitación universal”; LÓPEZ GUARDIOLA, Emilio, *Zonas Neutrales...* op. Cit., p. 9. La Cámara de Comercio de Oviedo se mostraba más radical, señalando que en el desarrollo de los puertos francos del norte de Europa había que “[...] distinguir la parte que en el éxito pudiera caber a causas totalmente ajenas a la esencia de la institución, como es la posición geográfica de ciertos puertos predestinados para servir de tránsito al comercio universal”; COCIN DE OVIEDO, *Las Zonas Francas...* op. Cit., p. 8.

⁹⁰ “[...] pero las realidades económica y geográfica de España son inadecuadas para su implantación [...] el curso y rumbo que, por lo menos hasta ahora, han seguido [...] las grandes corrientes del tráfico internacional son las menos adecuadas para el establecimiento de las zonas neutrales”; LÓPEZ GUARDIOLA, Emilio, *Zonas Neutrales...* op. Cit., pp. 4-5.

⁹¹ COCIN DE OVIEDO, *Las Zonas Francas...* op. Cit., p. 9.

su carácter imprevisible⁹². La capacidad de los productores españoles para colocar mercancías en los mercados que hubieran quedado desatendidos era nula, habida cuenta de que aún necesitaban protección para conservar su clientela doméstica⁹³. Además, exceptuadas las materias primas nacionales de la franquicia⁹⁴, la incorporación de trabajo no constituía una aportación relevante de valor nacional a la economía mundial⁹⁵. No justificaba, en todo caso, la autorización de la Ley de Zonas Francas ni su concesión a una serie de puertos del país⁹⁶.

En el Proyecto de Ley nada se decía sobre los recursos financieros de los nuevos recintos, a parte de las tarifas de explotación⁹⁷. Si bien el apoyo público podía constituir una ventaja en la puesta en funcionamiento de las Zonas, sus promotores creían que la explotación de estos recintos se debía basar en la gestión de sus resultados económicos⁹⁸. Esto no fue óbice para que sus detractores denunciaran con gran alarma la intención del Gobierno de hacer a estos recintos destinatarios de una subvención estatal⁹⁹. Esta concesión constituía un privilegio inadmisibles. La ciudad que obtuviera una de estas franquicias no sólo pasaría a disfrutar de los beneficios del librecambio, al verse liberada de los aranceles de importación. Quedaría además exenta de todo tipo de tributación fiscal, recayendo el peso íntegro de la contribución en las regiones no exceptua-

⁹² “Una elemental prudencia aconseja permanecer a la expectativa [...] Aprovecharse de los trastornos ocasionados por la guerra submarina en el Mediterráneo es el colmo de las ilusiones [...]”; COCI DE ZARAGOZA, *Informe de las Entidades...* op. Cit., pp. 7-8.

⁹³ DÍAZ CANALEJA, Juan, *Castilla y las Zonas Neutrales*, Madrid, 1915, p. 31.

⁹⁴ “[...] mientras la industria nacional, con todas sus gabelas y tributos, se verá privada en absoluto de la exportación, dada la carestía de transportes y no podrá tampoco llevar sus productos a competir dentro de las zonas”; SEAAP, *Las Zonas...* op. Cit., p. 11.

⁹⁵ “[...] es necesario arrancar a la Nación un pedazo de suelo para que en él no tenga nadie intervención, para que allí entre cuanto del extranjero quiera venir y salga luego manipulado y transformado, sin que ni a la llegada ni a la salida produzca un solo céntimo de beneficio a la Nación”; SEAAP, *Las Zonas...* op. Cit., pp. 13-14.

⁹⁶ “[...] no podemos creer que inspirados por móviles bastardos [los diputados catalanes] hayan requerido en términos de un apremio inexcusable el Gobierno del Sr. Dato para que cristalizase prontamente en una ley su aspiración hacia el régimen privilegiado de las Zonas Neutrales”; COCIN DE OVIEDO, *Las Zonas Francas...* op. Cit., p. 6.

⁹⁷ Real Decreto de 21/12/1914, Gaceta de Madrid 29/01/1915, pp. 288-289.

⁹⁸ “[...] hay que dar una base económica a la institución, fundándola en un razonable beneficio al capital empleado y la garantía de su reembolso y, en este caso, la mayor y única garantía ha de ser la propiedad misma de los terrenos, edificios y materiales”; COI DE BARCELONA, *Informe...* op. Cit., p. 25.

⁹⁹ “[...] no puede consentirse jamás que se grave al Tesoro nacional con nuevas cargas de pesadumbre abrumadora como las que significarían el sostenimiento o la subvención del Estado para esos depósitos francos que habrían de crearse [...] a ello nos opondremos siempre en nombre del contribuyente español”; COCI DE ZARAGOZA, *Informe de las Entidades...* op. Cit., p. 10.

das¹⁰⁰. Por el contrario, serían los territorios exentos los perceptores del grueso del gasto público, tanto al costear las obras del *puerto franco* como por la percepción, *sine die*, de aquella subvención¹⁰¹.

Las transformaciones permitidas en el Depósito Franco de Cádiz eran consideradas por sus detractores como un grave peligro para la economía interior del país¹⁰². El cambio de envases amenazaba las fábricas de cajas y embalajes de madera y cartón, la industria de sacos y, en consecuencia, cultivos como el lino y el cáñamo¹⁰³. Las demás preparaciones comerciales y las mezclas arruinarían a los tostadores de café, a los cortadores y a los aserradores, ya establecidos pero privados de acceder al privilegio del Depósito¹⁰⁴. Aseguraban también que las prohibiciones establecidas sobre cereales¹⁰⁵, vinos¹⁰⁶ y aceites¹⁰⁷ no tenían ninguna utilidad, avocando el recinto franco al desahucio de estos sectores de la agricultura. La autorización de las Zonas Francas extendería la ruina sobre cualquier manufactura del país. La vaguedad con la que, en el Proyecto de Ley, se establecían las condiciones para la ampliación de la lista de industrias permiti-

¹⁰⁰ “La zonas neutrales, supuesta la prodigalidad con que han de concederse, mermarán la renta de aduanas en una suma que puede calcularse en más de 20 millones de pesetas. Las bajas por contribución industrial que ha de producir llegarán por lo menos a seis u ocho millones”; COCI DE ZARAGOZA, *Las Zonas...* op. Cit., p. 36.

¹⁰¹ COCIN DE OVIEDO, *Las Zonas Francas...* op. Cit., pp. 10 y ss. y COCI DE ZARAGOZA, *Informe de las Entidades...* op. Cit., p. 14.

¹⁰² Así lo declararon las numerosas exposiciones remitidas a la comisión parlamentaria por Ayuntamientos, Diputaciones, Cámaras de Comercio, Sindicatos y otras entidades; DSC, CD, Leg. de 1914, T. XIII, n° 119, p. 3738 (18/01/1915), DSC, CD, Leg. de 1914, T. XIII, n° 122, p. 3818 (21/01/1915), DSC, CD, Leg. de 1914, T. XIII, n° 123, p. 3840 (22/01/1915) y DSC, CD, Leg. de 1914, T. XIII, n° 127, p. 3983 (28/01/1915).

¹⁰³ “Desde el instante en que puedan llevarse al depósito franco las mercancías a granel para ser envasadas con cajas o cubiertas de procedencia extranjera [...]”; COI DE ZARAGOZA, *Informe de las Entidades...* op. Cit., p. 11.

¹⁰⁴ COCI DE ZARAGOZA, *Informe de las Entidades...* op. Cit., pp. 12-13.

¹⁰⁵ “[...] nadie podrá impedir que se desnaturalicen los aceites nacionales con otros aceites de ínfima calidad y que se desacrediten nuestras marcas [...]”; COCI DE ZARAGOZA, *Informe de las Entidades...* op. Cit., p. 14.

¹⁰⁶ “[...] será posible preparar sustancias alimenticias que vengan de fuera con azúcar de España, y como es factible también el cambio de envases, todo ello dará lugar a la constitución de industrias [...] al amparo del privilegio y que no dejarán desarrollarse a las del interior”; COCI DE ZARAGOZA, *Informe de las Entidades...* op. Cit., p. 15.

¹⁰⁷ “[...] la Rioja se ha levantado con indignación ante el supuesto de que pudieran resucitarse [...] aquellos tan desacreditados manejos del depósito concedido a Pasajes, que fueron causa de una crisis vinícola y que colocaron en grave aprieto a una comarca entera”; COCI DE ZARAGOZA, *Informe de las Entidades...* op. Cit., p. 16.

das¹⁰⁸ permitiría una instalación indiscriminada de actividades¹⁰⁹. A las empresas del interior sólo les quedaba la opción de desaparecer o de trasladarse a un *puerto franco*. En todo caso, el despoblamiento y la ruina del interior de España parecían asegurados¹¹⁰.

Esta oposición a los recintos francos trasladaba no sólo el temor de muchos por sus intereses particulares, también un profundo desconocimiento de la institución que se estaba denunciando¹¹¹. La Cámara de Comercio de Oviedo, entre otras entidades, llamó la atención sobre el riesgo que la Zona Franca de Barcelona iba a suponer para el carbón asturiano¹¹². Parecía olvidar que el despacho de toda mercancía desde ese recinto al Mercado Nacional estaba gravado como si se tratara de una importación directa realizada desde el extranjero. Los defensores del Proyecto de Ley no se limitaron a recordar que el mercado interior seguía defendido por la Aduana y el Arancel, se lanzaron así mismo a una campaña contra sus detractores. Señalaron que eran precisamente los sectores agrícolas con menores rendimientos los que se estaban oponiendo a los recintos francos¹¹³. Mientras, las agriculturas más dinámicas, incluso exportadoras, eran partidarias de su autorización¹¹⁴. Además, no dejaba de resultarles curioso que fueran las

¹⁰⁸ “Este concepto, aunque parece expresado en forma muy redondeada, es muy vago y dará lugar seguramente a multitud de equívocas interpretaciones [...]”; COCI DE ZARAGOZA, *Informe de las Entidades...* op. Cit., p. 13.

¹⁰⁹ “[...] nadie se consideraría seguro en su situación y habría que temer que cualquier protesta o reclamación de un depósito franco sirviera para crear en él [...] industrias a granel”; COCI DE ZARAGOZA, *Informe de las Entidades...* op. Cit., p. 20.

¹¹⁰ “[...] el efecto de la polarización industrial, del imperio absorbente del Puerto Franco sobre la industria que normalmente hubiera florecido en otras regiones españolas”; COCIN DE OVIEDO, *Las Zonas Francas...* op. Cit., p. 43.

¹¹¹ El Ayuntamiento de Barcelona llegó a denunciar que “[...] comarcas cuya única producción son los cereales y alguna legumbre hablan de la ruina de la agricultura como si ignorasen que los trigos han sido excluidos en los tres proyectos”; AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe...* op. Cit., p. 153.

¹¹² “En cuanto al mercado interior, las Zonas Neutrales nos lo arrebatarían y destrozarían [...] la industria que se instalase en el recinto de la Zona no quemaría nuestros carbones sino los más baratos de la importación [...] la presencia en el Puerto Franco de grandes stocks de hullas importadas, derivándose de aquí una gran amenaza continua para la penetración de ellas en el interior [...]”; COCIN DE OVIEDO, *Las Zonas Francas...* op. Cit., pp. 42-43.

¹¹³ “[...] las regiones españolas que más se distinguen por su oposición al establecimiento de zonas francas son, precisamente, las de un rendimiento menor de cereales y, en consecuencia, las menos indicadas para lamentar la ruina de la agricultura”; AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe...* op. Cit., p. 149. “[...] los agricultores de alguna región española que han combatido las zonas neutrales [...] sin que hasta ahora hayan sabido encontrar una sola razón en que apoyarse”; COCIN DE VALENCIA, *Zonas Francas...* op. Cit., p. 21.

¹¹⁴ “[...] en los congresos de olivocultores y a los cuales asistían los fabricantes del aceite de primera calidad en España [...] aceites destinados principalmente a la exportación, aprobaron una conclusión a favor de las zonas francas [con el objetivo de] facilitar la exportación del aceite español directamente a

regiones industrialmente más atrasadas las que se erigieran en defensoras de la industria española¹¹⁵.

Pero, al igual que en la confrontación habida en los años anteriores, era la orientación de la política económica el verdadero trasfondo del debate. Entre los detractores de los recintos francos continuaba habiendo antiguos librecambistas, que achacaban a los catalanes el giro hacia la protección, de la que era víctima el resto del país¹¹⁶. Aunque también entre los partidarios de las Zonas Francas había seguidores de Cobden¹¹⁷, el grueso de sus filas se componía de convencidos proteccionistas¹¹⁸. Pero su postura estaba muy lejos de la renuncia a los mercados exteriores¹¹⁹. Creían imprescindible acceder a materias primas, productos y tecnología del extranjero, en las mejores condiciones posibles¹²⁰. Y sobre todo, pensaban en la exportación, en paralelo a la consolida-

los países consumidores con iguales facilidades de que disfrutaban Marsella y Génova”; AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, pp. 153-162, cita en p. 153. “[...] las zonas neutrales constituyen por sí mismas un ancho campo para el desarrollo de la agricultura”; COCIN DE VALENCIA, *Zonas Francas... op. Cit.*, p. 20.

¹¹⁵ “[...] los que dicen representar la industria del interior cuando, desgraciadamente, en España casi no hay otro centro industrial de alguna importancia que Cataluña y el Norte. ¿Es que se ha llegado, a fuerza de pasión, a la hipótesis de que una industria situada en una región española que no sea la nuestra puede sufrir perjuicios de la Zona y no sufrirla la que está en Cataluña?”; COI DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, p. 19.

¹¹⁶ “Aquí [en la política arancelaria] sí que hemos llegado donde se propusieron llegar los que en 1892 defendieron con tesón su importancia. España está aislada del mundo como consecuencia de esta política”; DÍAZ CANALEJA, Juan, *Castilla... op. Cit.*, pp. 16-23, cita en p. 23. “Los tejidos catalanes tienen invadida y saturada [sic], merced a la protección arancelaria que nunca se le regateó en Asturias, el consumo del mercado español [...]”; COCIN DE OVIEDO, *Las Zonas Francas... op. Cit.*, p. 40.

¹¹⁷ “No creemos cometer ningún exceso de lenguaje ni usar de adjetivos inadecuados diciendo que nuestro actual régimen arancelario es sencillamente monstruoso. Sus propios perpetradores lo han reconocido así, tratando de justificarlo con la intención de preparar un arma de defensa para cuando fuere sonada la hora de ajustar los tratados de comercio [...] No es ocasión de detenernos en lo pueril del método, si realmente la ejecución de la obra respondió al propósito enunciado [...] Y como el régimen [arancelario] actual es intolerable, como es urgente el modificarlo y romper el círculo que casi nos aísla del resto del mundo [...] urge ya llegar al régimen de Tratados, aspiración honda y constantemente sentida por la agricultura levantina”; LÓPEZ GUARDIOLA, Emilio, *Zonas Neutrales... op. Cit.*, pp. 11-13.

¹¹⁸ “Ya no es la teoría de la protección al trabajo nacional un expediente temporario encaminado a un fin determinado [...] sino al conjunto de todos estos expedientes y fines [...] conveniente e indispensable a la prosperidad nacional, y la acción del Estado de sabia intervención para obtener realmente, mediante una política económica, aquel dinamismo favorable al desarrollo de todas las fuerzas productoras de la nación”; COI DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, p. 27.

¹¹⁹ “El proteccionismo aduanero, por sí solo, no puede ser el desideratum de una economía nacional”; COROMINAS MONTAÑA, Pedro, *Las Zonas Neutrales... op. Cit.*, p. 16. “[...] ningún país puede prescindir de la exportación”; COCIN DE VALENCIA, *Zonas Francas... op. Cit.*, p. 43.

¹²⁰ “No es la neutralidad exterior el grave problema nacional, sino la interior. Los grandes preceptos de la ciencia económica no rezan para nosotros, y nada se hace ni quiere hacerse para incorporarnos al régimen económico europeo”; FTN, *Memorándum*, Barcelona, 1915, p. 46. “[...] las de fabricación de conservas, que arrastran hoy una vida lánguida por el alto precio a que han de adquirir el envase. En la Zona estos envases podrían comprarse al extranjero y nuestros fabricantes estarían en condiciones de expedir sus

ción de sectores internacionalmente competitivos como la agricultura levantina o las conservas de pescado de Galicia¹²¹. Eran precisamente sus detractores, convencidos de la incapacidad general de la economía española de competir en el mercado universal, los que parecían dispuestos a olvidarse de todo contacto exterior. Había entre ellos incluso quienes empezaban a abogar abiertamente por una decidida autarquía¹²².

Pero la gran novedad de 1915 fue la trascendencia que, dentro de la política *general*, tuvo un debate originalmente mantenido dentro de la política *económica*. Muchos eran conscientes de que el conflicto no se libraba entre protección y librecambio, sino entre dos orientaciones distintas de aquella, vinculadas a sendas concepciones opuestas de desarrollo económico y social, el agrarismo frente al industrialismo¹²³. Esta confrontación se hizo muy pronto pasar por un conflicto entre el interior y la periferia¹²⁴. Frente a los partidarios de los recintos francos, que intentaron con cierto ahínco acercar posturas¹²⁵, esta campaña se debió principalmente a sus detractores¹²⁶. Éstos

productos [...] al mercado universal y acreditar en él sus marcas”; COCIN DE VALENCIA, *Zonas Francas...* op. Cit., p. 21.

¹²¹ COCIN DE VALENCIA, *Zonas Francas...* op. Cit., passim. y AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe...* op. Cit., p. 159.

¹²² “[...] el consumo [de hulla, en España] en 1909 ha sido de seis millones y medio de toneladas, de las que fueron suministradas por la producción indígena 4.125.000 [...] Un consumo de esta cuantía podría alimentarla exclusivamente Asturias por espacio de cuatrocientos sesenta años, sin suministro alguno de la importación. Nuestras necesidades nacionales son por cierto pequeñas [...] dándonos idea el pobre consumo de hulla del puesto que nos corresponde en la prosperidad universal”; COCIN DE OVIEDO, *Las Zonas Francas...* op. Cit., p. 39. Frente a esta postura, Luís Alemany, presidente de la Diputación Provincial de las Islas Baleares, señalaba que “El sistema protector tiene por objeto asegurar el mercado nacional procurando que cada país se baste a sí mismo. Pero esto es una aspiración que no se logra jamás en la práctica, pues todas las naciones tienen exceso de producción en unos artículos y deficiencias en otros”; ALEMANY I PUJOL, Luís, *Zonas Francas*, Palma de Mallorca, 1918, p. 31.

¹²³ “Aquí luchamos por las concepciones del estado agricultor y del estado industrial [...] Es librecambista y es proteccionista el defensor del estado agrario; es librecambista y es proteccionista el defensor del estado industrial. Unos y otros toman en cada caso el sistema que realiza mejor su concepción industrial o agraria”; COROMINAS MONTAÑA, Pedro, *Las Zonas Neutrales...* op. Cit., pp. 55-56.

¹²⁴ “[...] va tomando cuerpo cierta oposición entre el interior y el litoral. Barcelona, Valencia, Sevilla, Cádiz, Vigo, Santander y Bilbao, que sepamos, porque lo han hecho público [...] quieren las Zonas Francas, porque las consideran necesarias para la vida de sus puertos”; AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe...* op. Cit., p. 131. “[...] un divorcio, más o menos pasajero, entre fuerzas que han de ser forzosamente conservadoras y un Gobierno que ostenta este título”; FTN, *Memorándum*, Barcelona, 1915, p. 4.

¹²⁵ “[...] tanto con motivo del proyecto de ley sobre zonas neutrales, como en cuantas ocasiones se nos han ofrecido, hemos cuidado de evitar este escollo [regionalismo], protestando enérgicamente de que en las propuestas hechas haya, ni pueda haber, intereses nacionales contrapuestos”; FTN, *Memorándum*, Barcelona, 1915, p. 7. “[...] si algunos necesitan, por excepción, entre los demás, precaverse contra la concurrencia exterior [...] renunciando a cualquiera relación internacional [...] de aquí en España la necesidad de armonizar el interés de la agricultura exportativa [sic] con el de la de cereal y el de la ganadería”; COCIN, *Zonas Francas...* op. Cit., p. 45.

llevaron mucho más lejos el discurso atribuyéndose ser los auténticos representantes de la nación, defensores de lo esencial de la economía española¹²⁷. Para ellos enfrentarse a los recintos francos era resistir a los intereses extranjeros¹²⁸, bajo cuya influencia parecía estar siempre el litoral, y a las pulsiones disgregadoras del nacionalismo catalán¹²⁹. Este trasfondo fuertemente ideológico explicaba la diferente reacción que se había tenido ante el Depósito Franco de Cádiz, que contrastaba con la cerrada oposición al proyecto barcelonés¹³⁰. Terminó aceptándose que cualquier iniciativa que partiera de Cataluña, enfrentaría una resistencia adicional por las entidades económicas del interior peninsular y aun de la propia Administración¹³¹.

¹²⁶ “[...] dictadas exclusivamente en provecho de las regiones del litoral y en perjuicio manifiesto de los centros productores del interior [...]”; COCI DE ZARAGOZA, *Informe de las Entidades...* op. Cit., p. 17. Frente a esta postura, los alegatos de la Cámara de Industria de Barcelona resultaron infructuosos: “[...] es un problema esencialmente nacional, porque afecta por modo muy directo a la navegación al comercio de tránsito, al comercio de exportación y al incremento de las industrias, y son estos asuntos que por su misma magnitud interesan a todas las regiones españolas, lo mismo las del litoral que las del interior”; COI DE BARCELONA, *Informe...* op. Cit., p. 4.

¹²⁷ “[...] nuestra riqueza está en el interior más que en la periferia: el principal porvenir de España está en el suelo [...] no es pertinente, útil ni oportuno para la patria, pensar en el desplazamiento de la industria del interior”; DÍAZ CANALEJA, Juan, *Castilla y las Zonas Neutrales*, Madrid, 1915, pp. 14-15. Frente a esta postura, la Cámara de Industria de Barcelona argumentaba: “[...] se verá la sinrazón de los que han pretendido encontrar antinomias entre las industrias del litoral y las del interior, invocando, para mayor sarcasmo, el interés nacional *como si*, en el caso absurdo de existir tales incompatibilidades entre la industria del interior y la del litoral, *la primera pudiera abrogarse para sí el sagrado título de nacional*, negándoselo a la segunda”; COI DE BARCELONA, *Informe...* op. Cit., pp. 18-19. La cursiva es mía.

¹²⁸ COCI DE ZARAGOZA, *Las Zonas Neutrales*, Zaragoza, 1914, pp. 22-24.

¹²⁹ “[...] jo no em queixo de que la discussió del projecte de zones neutrals hagi devingut política. Lo que trobo extraordinàriament perillós per a la pau de l'Estat és aqueixa tendència que es manifesta en els medis parlamentaris a mirar a través de la desconfiança que inspiren els nostres ideals nacionalistes, totes les aspiracions econòmiques de Catalunya”; COROMINAS MONTAÑA, Pedro, “Algunes reflexions polítiques sobre la Zona Neutral”, en *Apologia...* op. Cit., p. 105.

¹³⁰ “[...] la contradicción notoria entre la aprobación y beneplácito con que se vio la concesión del puerto de Cádiz por Real Decreto de 22 de septiembre último y el clamoreo contra el Proyecto de Ley del Sr. Ministro de Hacienda de 29 de diciembre [...] corolario forzoso de dicho real Decreto”; AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe...* op. Cit., pp. 133-134. Frente a esta denuncia, la Cámara de Comercio de Zaragoza aclaraba que El Puerto Franco de Cádiz se concedió en los momentos de apuro que siguieron al estallido de la guerra [...] Y nadie pudo suponer entonces que dejase de tener algún día los caracteres de ensayo puramente circunstancial”; COCI DE ZARAGOZA, *Informe de las Entidades...* op. Cit., pp. 8-9, cita en p. 8.

¹³¹ “Quan s’ataca un projecte de zones neutrals no amb intent de reduir els seus perjudicis, sinó perquè és Catalunya la que ho demana, no s’ataca a les zones neutrals, s’ataca a Catalunya”; COROMINAS MONTAÑA, Pedro, “Algunes reflexions... op. Cit.”, pp. 106-107. “Cataluña no podrá conseguir la Zona, por la fuerza de la razón o de la persuasión, en circunstancias y dentro de las reglas normales”; ALEMANY I PUJOL, Luís, *Zonas Francas*, Palma de Mallorca, 1918, p. 41.

5.4 BONOS DE EXPORTACIÓN Y DEPÓSITOS COMERCIALES

Avanzado 1915, era obvio que la Ley de Zonas Francas no iba a prosperar. Las Cortes se clausuraron en febrero sin haberse debatido el Proyecto¹³². En julio, aprovechando la inactividad parlamentaria, el Ministerio de Hacienda nombró por Decreto una comisión encargada del fomento de la exportación industrial¹³³. Su cometido era estudiar la “manera más conveniente” de conceder beneficios fiscales sin perjudicar a otros sectores de la economía española¹³⁴. Los promotores de los recintos francos condujeron entonces sus esfuerzos en apoyo del proyecto de bonos de exportación propuesto por Manuel Allendesalazar¹³⁵. Éste había patrocinado un sistema de bonificación fiscal basado en la devolución a las exportaciones industriales de un porcentaje de los derechos arancelarios previamente pagados por la importación de primeras materias y bienes intermedios¹³⁶. Las dificultades técnicas para su implementación y la oposición de muchos sectores del interior¹³⁷ hicieron fracasar este proyecto¹³⁸.

¹³² La comisión parlamentaria formada en diciembre de 1914 no presentó dictamen hasta febrero de 1915, justo en la última sesión antes de la clausura de las Cortes y un mes después de la dimisión de Gabino Bugallal como Ministro de Hacienda. El inicio de la nueva legislatura se retrasó hasta noviembre; DSC, CD, Leg. de 1914, T. XII, nº 115, p. 3684 (21/12/1914), DSC, CD, Leg. de 1914, T. XII, nº 117, pp. 3705 y ss. (15/01/1915) y DSC, CD, Leg. de 1914, T. XIV, nº 141, apéndice 1 (13/02/1915).

¹³³ “La Comisión habrá de proceder al estudio de las industrias [...] que, por las circunstancias especiales de sus mercados en el exterior o por la necesidad de adquirirlos o ampliarlos, puedan necesitar ayuda para el aumento de la exportación de sus manufacturas, y así lo soliciten [...]”; Real Decreto de 09/07/1915, Gaceta de Madrid 10/07/1915, art. 2.

¹³⁴ Real Decreto de 09/07/1915, Gaceta de Madrid 10/07/1915, pp. 97-98.

¹³⁵ FTN, *Memorándum*, Barcelona, 1915, p. 4. “Ante las dificultades que ofrecía la aprobación en tiempo oportuno de este proyecto y vista la necesidad de aumentar la exportación aprovechando la circunstancia de no poder surtir otras naciones por causa de la guerra los mercados donde se habla nuestra lengua y que pueblan millones de españoles, nuestra Junta reprodujo también su antigua campaña para recabar Bonos a la exportación”; Fomento del Trabajo Nacional, *Memoria de 1915*, Barcelona, 1916, p. 50. BERNÍS, Francisco, *Fomento de las exportaciones*, Barcelona, 1917, pp. 99-103. Francisco Bernís, catedrático de economía política de la Universidad de Salamanca, formó parte de la Comisión Especial del Ministerio de Hacienda “[...] encargada de estudiar el problema de las exportaciones [...]”; Real Orden de 09/07/1915, Gaceta de Madrid 10/07/1915, p. 99.

¹³⁶ BERNÍS, Francisco, *Fomento... op. Cit.*, pp. 97-99.

¹³⁷ “[...] siendo necesario establecer equivalencias que pudiéramos llamar universales en nuestro Arancel, se puede afirmar que la obra supera a todos los esfuerzos pensables en los técnicos y en la Administración [...] Todo parece [...] indicar que no habría oposición de intereses [...] más patente en la implantación del sistema, desde la importación de trigo hasta la de carnes”; BERNÍS, Francisco, *Fomento... op. Cit.*, p. 99. Ya un proyecto anterior de bonificaciones había sido denunciado en la misma campaña de oposición a los Depósitos Francos: “La agricultura patria, y sobre todo la triguera, encuéntrase en los actuales momentos gravemente amenazada con la próxima resolución de dos proyectos [...] para el establecimiento de Depósitos Francos [...] y suscitado el otro por exigua minoría de negociantes y fabricantes harineros, quienes, desde hace ya tiempo, solicitan con singular [...] empeño, la implantación de los lla-

En noviembre de 1915 se volvieron a reunir las Cortes, pero las labores que habían quedado inconclusas en la legislatura anterior¹³⁹, no se retomaron¹⁴⁰. Tras el rechazo de “[...] la cuestión de los Bonos como la de las zonas neutrales, como la del crédito y demás que se han propuesto y planteado”, la Administración se sintió en la obligación de tranquilizar los ánimos de los patrocinadores de todas aquellas medidas¹⁴¹, y evitar sus futuras protestas¹⁴². En marzo de 1916 se concedieron a los Depósitos de Comercio las mismas facultades que las del Depósito Franco de Cádiz “[...] con brevísimas y no esenciales modificaciones [...]”¹⁴³. El Decreto de marzo de 1916 que establecía las condiciones de funcionamiento de los Depósitos Comerciales¹⁴⁴ rompía con lo dispuesto hasta entonces en las Ordenanzas, recogiendo el articulado de los Proyectos de Ley de 1903 y de 1911, y de la concesión del Depósito a Cádiz¹⁴⁵. Los principales cambios con respecto a los Depósitos de Comercio que representaba la adopción

mados bonos de exportación”; SOTO-HERMOSO, Marqués de, *Bonos de Exportación, Depósitos y Puertos Francos*, Barcelona, 1912, p. 3.

¹³⁸ La Comisión Especial fue disuelta en noviembre de 1915, sin que ninguna de las propuestas contenida en la memoria de sus trabajos llegara nunca a trámite parlamentario. Real Orden de 08/11/1915, Gaceta de Madrid 20/11/1915, p. 438. “Tanto el señor Presidente del Consejo como el señor Ministro de Hacienda habían ofrecido todo lo contrario de lo que aparece en el Real Decreto”; FTN, *Memorándum*, Barcelona, 1915, p. 8.

¹³⁹ La reforma del régimen de Admisión y el fomento de los Almacenes Generales de Depósito estaban pendientes de dictamen y el Proyecto de Zonas Francas aguardaba su debate en el Congreso; DSC, CD, Leg. de 1915, T. I., n.º 2, p. 11 (06/11/1915).

¹⁴⁰ Las comisiones parlamentarias se volvieron a constituir pero la encargada de las Zonas Francas, que en febrero había sido capaz de presentar un dictamen, fue reconfigurada al ser sustituido como presidente Aparicio por el Vizconde de Eza, destacado detractor de estas instituciones. Por su parte, la comisión de reforma de las Admisiones Temporales y la de los Almacenes Generales de Depósito siguieron guardando silencio; DSC, CD, Leg. de 1915, T. I., n.º 5, pp. 89-90 (10/11/1915), DSC, CD, Leg. de 1915, T. I., n.º 9, p. 199 (15/11/1915) y DSC, CD, Leg. de 1916, T. I., n.º 1 (10/05/1916).

¹⁴¹ En aquellos años, el Gobierno dejó sin atender 87 medidas propuestas a través de la Junta de Iniciativas por distintas entidades, personas y regiones; FTN, *Memorándum*, Barcelona, 1915, pp. 42-43, cita en p. 14.

¹⁴² “[...] resolver una de las aspiraciones que más esperanzas de mejora han despertado en la economía nacional, como es el establecimiento de los Depósitos Comerciales”; Real Decreto de 18/03/1916, Gaceta de Madrid 19/03/1916, p. 655.

¹⁴³ Real Decreto de 18/03/1916, Gaceta de Madrid 19/03/1916, p. 656. La disposición hacía referencia “[...] a los preceptos contenidos en el Dictamen que la Alta Cámara emitió condensando toda la actuación de las Cortes en 1912”. Se refería sin duda al Proyecto de Ley de Depósitos Francos de 1911, basado en el de 1903.

¹⁴⁴ Real Decreto de 18/03/1916, Gaceta de Madrid 19/03/1916, pp. 655-657.

¹⁴⁵ Real Decreto de 15/10/1894, Gaceta de Madrid 27/10/1894 y 28/10/1894 Cfr. Real Decreto de 23/10/1903, Gaceta de Madrid 24/10/1903, Real Decreto de 13/06/1911, Gaceta de Madrid 17/06/1911 y Real Orden de 22/10/1914, Gaceta de Madrid de 25/10/1914.

de estas disposiciones estaban relacionados con las atribuciones de los concesionarios del recinto, la admisión de mercancías nacionales y las transformaciones permitidas¹⁴⁶.

Podían ser concesionarias de un Depósito de Comercio cualquier compañía mercantil nacional, que en la solicitud de autorización hubiera presentado el proyecto de instalaciones y delimitación del recinto, una memoria de actividades a desarrollar, unas tarifas de explotación y, por último, la obligación de reintegrar al Tesoro los gastos de Intervención ocasionados¹⁴⁷. Además de los géneros extranjeros se admitían artículos nacionales, que quedaban desnacionalizados a su entrada en Depósito, libres de aranceles y del Impuesto de Transporte, pudiendo quedar depositados hasta cuatro años¹⁴⁸. Esta franquicia se extendía hasta que las mercaderías fueran despachadas al Mercado Nacional; en el caso de envío al extranjero de los productos de procedencia nacional, se les exigía el Impuesto de Transporte y, en su caso, los derechos de exportación¹⁴⁹. Todas esas materias podían ser sometidas a las operaciones comerciales previstas para los Depósitos Francos, incluidas el descascado y la tostadura del café y cacao, el tundido de pieles, la trituración de madera, el lavado de las lanas y la extracción del aceite de la copra. También se incluía la cláusula de ampliación por parte del Gobierno, tras el proceso de información pública pertinente, tal y como había sido introducida en el Proyecto de 1911¹⁵⁰.

Aquellas “brevísimas y no esenciales” modificaciones estaban lejos de carecer de importancia. Primero, presente tanto en las Ordenanzas como en los Proyectos de González Besada y Rodrigáñez, se eliminaba el requisito de contar con una Aduana de primera clase. Los nuevos Depósitos de Comercio se podían conceder a cualquier puerto del litoral español¹⁵¹. Segundo, quedaban exceptuados de ser admitidos a depósito el ganado, las carnes frescas y congeladas, los cereales y las harinas, el arroz, los vinos,

¹⁴⁶ Ver Real Decreto de 15/10/1894, Gaceta de Madrid 27/10/1894 y 28/10/1894, art. 4, 207, 213 y 214.

¹⁴⁷ Real Decreto de 18/03/1916, Gaceta de Madrid 19/03/1916, art. 2-3; cfr. Real Decreto de 23/10/1903, Gaceta de Madrid 24/10/1903, art. 3.

¹⁴⁸ Real Decreto de 18/03/1916, Gaceta de Madrid 19/03/1916, 4 y 6; cfr. Real Decreto de 23/10/1903, Gaceta de Madrid 24/10/1903, art. 4 y 5.

¹⁴⁹ Real Decreto de 18/03/1916, Gaceta de Madrid 19/03/1916, art. 9 y 10; cfr. Real Decreto de 23/10/1903, Gaceta de Madrid 24/10/1903, art. 8 y 9.

¹⁵⁰ Real Decreto de 18/03/1916, Gaceta de Madrid 19/03/1916, art. 7; cfr. Real Decreto de 13/06/1911, Gaceta de Madrid 17/06/1911, art. 6 y Real Orden de 22/10/1914, Gaceta de Madrid de 25/10/1914, art. 4.

¹⁵¹ Real Decreto de 18/03/1916, Gaceta de Madrid 19/03/1916, art. 1; cfr. Real Decreto de 15/10/1894, Gaceta de Madrid 27/10/1894 y 28/10/1894, art. 4, Real Decreto de 23/10/1903, Gaceta de Madrid 24/10/1903, art. 1 y Real Decreto de 13/06/1911, Gaceta de Madrid 17/06/1911, art. 1.

las legumbres y toda clase de conservas vegetales, independientemente de su origen. Esta prohibición chocaba con la mayor permisión del Depósito gaditano e incluso excedía las limitaciones presentes en los Depósitos Comerciales clásicos, donde las limitaciones no obedecían estrictamente a criterios comerciales¹⁵². Tercero, quedaban prohibidas la mezcla de aceites y las adiciones de azúcares a los productos alimenticios. Estas proscripciones, presentes en los Proyectos de 1903 y 1911, habían sido eliminadas en la concesión del Depósito a la Junta de Obras de Cádiz¹⁵³. Estas prohibiciones, además, habían sido reducidas de cuatro a dos toda vez que los caldos habían sido exceptuados del Depósito. En conjunto, se autorizó un Depósito muy cercano al recinto gaditano y al alcance de casi cualquier puerto español. Pero llevaba incorporadas las principales restricciones comerciales y productivas sobre las que, desde el Vizconde de Eza, los opositores a los recintos francos habían hecho su caballo de batalla.

En octubre de 1916 se concedió un Depósito Comercial a Barcelona, a favor de un Consorcio formado por el Ayuntamiento de la ciudad, el Fomento del Trabajo Nacional, la Junta de Obras del Puerto, la Cámara de Comercio y la de Industria, el Instituto Agrícola de San Isidro y un representante de las Asociaciones Obreras¹⁵⁴. A pesar de la retórica oficial, que pretendía “[...] dar cabal satisfacción a aspiraciones muy antiguas del Ayuntamiento y de las entidades económicas de Barcelona [...]”¹⁵⁵, esta medida causó la indignación de estas corporaciones. No sólo por no responder a las expectativas y al contenido de las Zonas Francas solicitadas, sino por constituir una discriminación respecto al Depósito Franco de Cádiz¹⁵⁶. Los promotores de la franquicia estaban preocupados por la inestabilidad de la regulación de los nuevos Depósitos Comerciales y la incertidumbre que generaba. Uno de los elementos más contestados por las entida-

¹⁵² Real Decreto de 18/03/1916, Gaceta de Madrid 19/03/1916, art. 5; cfr. Real Decreto de 15/10/1894, Gaceta de Madrid 27/10/1894 y 28/10/1894, art. 207. En este último las prohibiciones hacían exclusiva referencia a bienes bajo monopolio del Estado, estanco o a aquellas proscripciones por motivo de seguridad nacional y salubridad.

¹⁵³ Real Decreto de 18/03/1916, Gaceta de Madrid 19/03/1916, art. 8; cfr. Real Decreto de 23/10/1903, Gaceta de Madrid 24/10/1903, art. 7, Real Decreto de 13/06/1911, Gaceta de Madrid 17/06/1911, art. 7 y Real Orden de 22/10/1914, Gaceta de Madrid de 25/10/1914, pp. 214-215.

¹⁵⁴ Real Decreto de 24/10/1916, Gaceta de Madrid 25/10/1916, art. 1.

¹⁵⁵ Real Decreto de 24/10/1916, Gaceta de Madrid 25/10/1916, p. 265.

¹⁵⁶ “No es el Depósito otorgado lo que pedíamos. Nosotros solicitábamos una Zona Neutral sin ese crecido número de cortapisas que las Cortes y los Ministros de Hacienda han señalado. Incluso se ha escatimado el título, denominando Depósito Comercial al que en Cádiz se titula Depósito Franco. Tenemos la única ventaja de que este último puede ser abolido cuando el Gobierno lo crea conveniente, y no se ha reservado esta facultad para el nuestro”; FTN, *Memoria de 1916*, Barcelona, 1917, p. 12.

des barcelonesas fue la preferencia dada a las empresas privadas en la concesión de los nuevos Depósitos de Comercio¹⁵⁷. Esta medida no había sobrevivido a la salida del Ministerio de Hacienda de Miguel Villanueva, en abril de 1916, titular del departamento y principal valedor del Decreto de marzo. Para esas entidades, la concesión de un Depósito a favor de una corporación era garantía de prevalencia del interés público¹⁵⁸. Los vacíos legales existentes o provocados por las alteraciones de la normativa llevaron al Ministerio de Hacienda, en el Decreto de concesión del Depósito a la ciudad condal, a incluir un artículo señalando que todos aquellos extremos que quedasen indefinidos, se regirían por las disposiciones relativas al Depósito Franco de Cádiz¹⁵⁹.

En octubre de 1917, tres años después que a Cádiz y tras ser aprobada la documentación presentada, fue autorizado el Depósito de Comercio de Barcelona “[...] en un todo análogo al concedido a Cádiz [...]”¹⁶⁰. No obstante, no fue hasta diciembre cuando el Ministerio de Hacienda reconoció en firme la igualdad de ambas instituciones, entendiendo que “[...] es indispensable ante todo conocer por modo firme la extensión de las operaciones que en el mismo podrán realizarse [...]”¹⁶¹. Es curioso, sin embargo, que esta necesidad no fuera reconocida antes, debiendo continuar en esos meses las protestas de las entidades económicas barcelonesas. Finalmente, el recinto barcelonés entró en 1918 como Depósito Franco¹⁶². Pero su puesta en funcionamiento era aún una tarea pendiente tanto para las corporaciones integradas en el Consorcio concesionario como para Crédito & Docks, empresa encargada de la explotación del Depósito de Comercio.

¹⁵⁷ Real Decreto de 18/03/1916, Gaceta de Madrid 19/03/1916, art. 2.

¹⁵⁸ “[...] no debía convertirse en actividad lucrativa lo que es de interés general”; FTN, *Memoria de 1916*, Barcelona, 1917, p. 11.

¹⁵⁹ “En todo lo que no esté específicamente regulado por este Decreto, se considerarán aplicables, *en primer término*, al Depósito Comercial de Barcelona, el Real Decreto de 22 de septiembre de 1914 y sus disposiciones complementarias”; Real Decreto de 24/10/1916, Gaceta de Madrid 25/10/1916, art. 5. La cursiva es mía.

¹⁶⁰ Real Orden de 27/10/1917, Gaceta de Madrid 02/11/1917, p. 268.

¹⁶¹ Real Orden de 07/12/1917, Gaceta de Madrid 08/12/1917, p. 543.

¹⁶² Real Orden de 07/12/1917, Gaceta de Madrid 08/12/1917, art. 1.

5.5 LA PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DE LOS DEPÓSITOS FRANCOS

La creación de un Depósito Franco era una sucesión de formalidades. Primero, el solicitante o solicitantes debían presentar una instancia, acompañada de un anteproyecto para el futuro recinto, para alcanzar la *concesión* del Depósito. Segundo, una vez concedido, el Ministerio de Hacienda debía *autorizar* su apertura, tras aprobar la documentación presentada por el concesionario. Esta documentación incluía los planos del recinto y el proyecto de ejecución de obras, un estatuto que regulara el funcionamiento de la institución concesionaria y las actividades que se desarrollaran dentro del Depósito, y unas tarifas de explotación. Por último, su *puesta en funcionamiento* efectiva exigía el visto bueno de la Administración de Aduanas a las instalaciones del recinto, ya fueran provisionales o definitivas. Estos trámites podían ser resueltos en unos meses o, por el contrario, durar años.

El Depósito de Cádiz, como se ha visto más arriba, fue autorizado en septiembre de 1914, siendo concedido a la Junta de Obras del Puerto en octubre de ese año. La aprobación del reglamento se retrasó hasta marzo del año siguiente¹⁶³. Esta última disposición contenía el régimen económico y administrativo del Depósito y las tarifas de explotación, documentos que no estuvieron publicados hasta agosto¹⁶⁴. Esta regulación garantizaba la franquicia de las mercancías nacionales introducidas, cuya implementación había sido deficientemente tratada hasta entonces. Todos los géneros quedaban libres de aranceles y tributos mientras permanecieran depositados, no siendo gravados hasta su expedición al Mercado Nacional o, en el caso de los productos de origen español, al extranjero¹⁶⁵. Esta solución fue posible porque los operadores, al tener que realizar una solicitud previa a cualquier transformación, detallaban las mercancías que iban a entrar en la elaboración. Se debía expresar el peso de las materias, el número de bultos en que estuviera dividida, sus calidades, las características de las operaciones a las que fueran a ser sometidas y los productos resultantes¹⁶⁶. Así, cuando el principio de

¹⁶³ Real Decreto de 22/09/1914, Gaceta de Madrid 24/09/1914, p. 838, Real Orden de 22/10/1914, Gaceta de Madrid 25/10/1914, pp. 214-215 y Real Orden de 24/03/1915, Gaceta de Madrid 14/04/1915, pp. 122-124.

¹⁶⁴ Real Orden de 24/03/1915, Gaceta de Madrid 04/08/1915 y Real Orden de 24/03/1915, Gaceta de Madrid 13/08/1915.

¹⁶⁵ Real Orden de 24/03/1915, Gaceta de Madrid 04/08/1915, art. 3, 5 y 8.

¹⁶⁶ Real Orden de 24/03/1915, Gaceta de Madrid 14/04/1915, art. 9.

identidad no pudiera ser aplicado, el seguimiento documental de los géneros permitía aplicar el de *equivalencia*. Se podía establecer una relación entre un producto despachado y los materiales anteriormente depositados que lo compusieran.

Tras su puesta en funcionamiento en diciembre de 1915¹⁶⁷, la explotación del Depósito fue arrendada en agosto de 1917 a Crédito & Docks, la sociedad que gestionaba el Depósito de Comercio de Barcelona¹⁶⁸. La entidad concesionaria quedaba encargada de construir los edificios y tinglados tanto del recinto provisional como del definitivo¹⁶⁹. La compañía arrendataria estaba obligada a la conservación y mantenimiento de las instalaciones¹⁷⁰. También debía satisfacer a la Junta de Obras dos cánones, uno en concepto de arrendamiento de la superficie y otro por explotación del Depósito¹⁷¹. El concesionario, por su parte, percibía directamente de los operadores los arbitrios por uso de las instalaciones del muelle¹⁷². La empresa, a su vez, ingresaba las tarifas por almacenaje, ocupación y manipulaciones, y quedaba al frente del negocio de los warrants¹⁷³. No queda muy claro el motivo por el cual la Junta cedió la gestión del Depósito a la iniciativa privada. Tal vez la indefinición de los recursos disponibles, a parte de las tasas aplicables por explotación, y los gastos a enfrentar recomendaran delegar en una empresa que, como Crédito & Docks, tenía la capacidad financiera y la

¹⁶⁷ A finales de noviembre de 1915 la Administración de la Aduana de Cádiz dio el visto bueno a los locales habilitados por la Junta de Obras, considerándolos adecuados. Dichos locales, situados en el Muelle Reina Victoria, tenían el carácter de provisionales, hasta que se construyera el recinto definitivo. No obstante, queda sin respuesta un interrogante; si las condiciones físicas y de aislamiento no habían sido fijadas de forma explícita en ninguna disposición, ¿a que circunstancias se atenía la Aduana para considerar unos locales adecuados? ¿Qué exigencias debía satisfacer el concesionario en caso de que se declararan inadecuados?; Real Orden de 01/12/1915, Gaceta de Madrid 06/12/1915, p. 623.

¹⁶⁸ La concesión se un período de 40 años, Real Decreto de 04/08/1917, Gaceta de Madrid 18/08/1917, pp. 455-457.

¹⁶⁹ Real Decreto de 04/08/1917, Gaceta de Madrid 18/08/1917, art. 3, 7, 8 y 15.

¹⁷⁰ Real Decreto de 04/08/1917, Gaceta de Madrid 18/08/1917, art. 11.

¹⁷¹ Real Decreto de 04/08/1917, Gaceta de Madrid 18/08/1917, art. 6, 9 y 14. El canon por utilización y explotación obligaba a la compañía arrendataria a pagar a la concesionaria el 50% de la recaudación bruta obtenida por la percepción de tarifas. El canon anual de arrendamiento estaba establecido en 8.000 pesetas los tres primeros años, 10.000 los tres siguientes, 15.000 el tres posteriores y 20.000 el resto de los años hasta la finalización del contrato. Pero mientras el Depósito ocupara las instalaciones provisionales, la arrendataria sólo quedaba obligada a satisfacer la mitad del importe por arrendamiento.

¹⁷² Real Decreto de 04/08/1917, Gaceta de Madrid 18/08/1917, art. 12. Para explicar esta percepción hay que tener en cuenta que la Junta de Obras del Puerto de Cádiz era, además de concesionaria del Depósito Franco, titular de las instalaciones portuarias, desde los muelles hasta los tinglados.

¹⁷³ Real Decreto de 04/08/1917, Gaceta de Madrid 18/08/1917, art. 17-18.

experiencia necesarias¹⁷⁴. En todo caso, ese conjunto de disposiciones constituyó el modelo a seguir en las concesiones posteriores.

El Depósito de Barcelona fue concedido como Comercial en octubre de 1916, aunque ya estaba en funcionamiento, gestionado por Crédito & Docks, bajo las reglas de la Ordenanza de Aduanas. En octubre de 1917, en la misma disposición que igualaba este recinto al de Cádiz, se sancionó un Estatuto “para el funcionamiento del Consorcio [...]”¹⁷⁵. En este Consorcio quedaban representadas las distintas corporaciones concesionarias, con una presencia destacada del Ayuntamiento de Barcelona¹⁷⁶. Funcionando en pleno o mediante un órgano permanente denominado Comité Ejecutivo, el Consorcio tenía la capacidad de nombrar personal, comprar y arrendar inmuebles, realizar obras y celebrar contratos¹⁷⁷. Pero la principal aportación de este Estatuto fue la solución que ofreció a la financiación de los Depósitos a través de las atribuciones económicas del Consorcio. Éste podía establecer y percibir el producto de tarifas, arbitrios, cánones, arrendamientos y multas, emitir *warrants* y, sobre todo, concertar empréstitos y aceptar subvenciones públicas¹⁷⁸. Además, mientras los ingresos del Depósito fuesen insuficientes, el Ayuntamiento quedaba obligado a subvenir los gastos del recinto¹⁷⁹.

Tras la formación de las tarifas¹⁸⁰ y el visto bueno sobre las instalaciones¹⁸¹, la explotación del Depósito fue arrendada a Crédito & Docks¹⁸². Esta empresa, que debía

¹⁷⁴ Sin haber encontrado, hasta la fecha, otras fuentes con las que contrastar los datos disponibles, esta sospecha no puede pasar de ser una mera hipótesis.

¹⁷⁵ Real Orden de 27/10/1917, Gaceta de Madrid 02/11/1917, p. 268.

¹⁷⁶ El Ayuntamiento estaba representado por el Alcalde, que ocupaba además la presidencia del Consorcio, y seis concejales; el Fomento del Trabajo Nacional, la Cámara de Comercio, la Cámara de Industria, la Junta de Obras del Puerto, el Instituto Agrícola Catalán de San Isidro y las Sociedades Obreras quedaban representadas cada una por un vocal. Con posterioridad la formación del Consorcio podía aumentar con la incorporación de delegados de las entidades públicas o privadas que contribuyeran económicamente al desenvolvimiento del Depósito. Real Orden de 27/10/1917, Gaceta de Madrid 02/11/1917, art. 1.

¹⁷⁷ Real Orden de 27/10/1917, Gaceta de Madrid 02/11/1917, art. 6, 11, 12, 13, 15 y 16.

¹⁷⁸ Real Orden de 27/10/1917, Gaceta de Madrid 02/11/1917, art. 6 y 19.

¹⁷⁹ Real Orden de 27/10/1917, Gaceta de Madrid 02/11/1917, art. 22.

¹⁸⁰ Las bases establecía un procedimiento para formar las tarifas del Depósito. Éstas debían gravar un máximo del 1% del valor de la mercancía depositada, con unas percepciones mínimas garantizadas. El primer mes se cobraba por adelantado, aunque el tiempo de almacenaje efectivo fuera inferior; los géneros depositados en almacén debían pagar un mínimo de 1 peseta por tonelada y mes, o 70 céntimos si era estibada al raso; Real Orden de 04/11/1918, Gaceta de Madrid 08/11/1918, p. 541.

¹⁸¹ El Depósito Franco de Barcelona estuvo instalado originalmente en los tinglados 5 y 6 del Muelle de Barcelona, antes de trasladarse a los almacenes del Muelle Boch y Alsina, junto al Paseo de Colón. CONSORCIO DEL PUERTO FRANCO DE BARCELONA, *Memoria de los trabajos realizados durante los años 1926-1927*, Barcelona, 1928, pp. 24-28.

satisfacer al Consorcio un canon anual mínimo de 50.000 pesetas, era la responsable de emitir los resguardos sobre los depósitos, prestar los servicios de carga, estiba y pesaje, vigilar los géneros almacenados e intervenir de oficio todas las operaciones y transformaciones¹⁸³. Mientras Crédito & Docks se encargaba de la gestión cotidiana del Depósito *provisional*¹⁸⁴, el Consorcio se ocupaba de preparar el establecimiento definitivo del *puerto franco* en los terrenos del Delta del Llobregat. Para este fin, a comienzos de 1920, se consiguió que los terrenos señalados en 1901 para la *zona neutral*¹⁸⁵ se declarasen de Utilidad Pública, a efectos de su expropiación¹⁸⁶, recibiendo incluso en concesión los de dominio público¹⁸⁷. No obstante, debido a la falta de recursos, la adquisición efectiva de inmuebles en el Llobregat se retrasó hasta mediados del decenio de 1920¹⁸⁸.

En el verano de 1918 se concedieron los Depósitos Francos de Bilbao¹⁸⁹ y Santander¹⁹⁰, ambos a sendos Consorcios¹⁹¹. Estos recintos adoptaron, para su funcionamiento, el Reglamento del Depósito Gaditano, en cuanto a mercancías admitidas, operaciones autorizadas e intervención, y el Estatuto del barcelonés, en lo referente a la

¹⁸² Crédito & Docks fue elegida frente a otras dos empresas concursantes por la “[...] superioridad que dimanaba de una larga experiencia en los negocios de la misma naturaleza [...] y por la naturaleza del seguro de las mercancías, base de todo sistema de negociación del *warrant* [...]”; Real Orden de 09/02/1920, Gaceta de Madrid 19/02/1920, p. 628.

¹⁸³ Real Orden de 09/02/1920, Gaceta de Madrid 19/02/1920, pp. 627-629 y Real Orden de 20/08/1920, Gaceta de Madrid 25/08/1920, p. 752.

¹⁸⁴ El recinto barcelonés comenzó a funcionar plenamente bajo la nueva normativa a comienzos de 1921, cuando se aprobaron unas nuevas tarifas y un reglamento económico que reproducía el del Depósito gaditano; Real Orden de 08/02/1921, Gaceta de Madrid 17/02/1921, pp. 534-538. Cabe preguntarse hasta qué punto en ambos recintos se aplicaba una normativa hecha a medida de la empresa arrendataria.

¹⁸⁵ COMISIÓN ESPECIAL DE LA ZONA NEUTRAL, “Memoria de la Comisión para señalar los límites de la Zona Neutral”, original de 1901, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, pp. 250-273.

¹⁸⁶ Ley de 11/05/1920, Gaceta de Madrid 12/05/1920, pp. 580-581. “Fue esta Ley un gran paso para evitar el agio y la especulación a que se presta la expropiación de una zona tan considerable de terreno [...] de no haberse dictado aquella Ley, la expropiación de la zona hubiese sido casi imposible. Probablemente hubiera surgido de un modo espontáneo la venta simulada, con el fin de inscribir en el Registro un título donde constase un precio fabuloso”; CPFB, *Memoria... op. Cit.*, 1928, pp. 29 y 31.

¹⁸⁷ Real Orden de 22/06/1920, Gaceta de Madrid 04/07/1920, pp. 38-39.

¹⁸⁸ CPFB, *Memoria... op. Cit.*, 1928, p. 37.

¹⁸⁹ Real Decreto de 30/07/1918, Gaceta de Madrid 02/08/1918, p. 353.

¹⁹⁰ Real Decreto de 11/08/1918, Gaceta de Madrid 13/08/1918, pp. 455-456.

¹⁹¹ El Consorcio bilbaíno estaba formado por la Diputación Foral de Vizcaya, como entidad principal, la Cámara de Comercio e Industria de Bilbao y la Junta de Obras del Puerto. El santanderino lo componían la Cámara de Comercio e Industria, sobre la que recaía la presidencia, la Diputación Provincial, el Ayuntamiento, la Junta de Obras y los Bancos de Santander y Mercantil. Real Decreto de 30/07/1918, Gaceta de Madrid 02/08/1918, art. 1, Real Decreto de 11/08/1918, Gaceta de Madrid 13/08/1918, art. 1 y CONSORCIO DEL DEPÓSITO FRANCO DE SANTANDER, Acta del Pleno de 12/04/1919.

organización del Consorcio y a su financiación¹⁹². Pero también aportaron dos importantes novedades. Primero, los Depósitos de Bilbao y Santander aprobaron unas tarifas basadas en los precios de mercado de los géneros almacenados¹⁹³. Esto estaba motivado, por una parte, por la fuerte inestabilidad de precios de la posguerra mundial unida a la ausencia de valoraciones oficiales¹⁹⁴. Por otra, ambos recintos, apenas separados 40 millas náuticas, establecieron desde muy pronto una intensa competencia interna, provocando tarificaciones muy similares y constantes alteraciones en las tarifas¹⁹⁵.

En segundo lugar, con el objeto de financiar la puesta en funcionamiento de cada Depósito, incluyendo la construcción de sus instalaciones, los Consorcios acudieron a la emisión de obligaciones. En el de Bilbao el límite de emisión se fijó en cuatro millones de pesetas¹⁹⁶, al cinco por ciento, que fueron suscritos íntegramente por la Diputación de Vizcaya, en los meses siguientes a la autorización del Depósito¹⁹⁷. En Santander se podían emitir obligaciones hasta los cinco millones, al mismo tipo¹⁹⁸. No habiendo una entidad que cubriera mayoritariamente ese capital, la suscripción se repartió entre la iniciativa privada local y algunas corporaciones públicas¹⁹⁹, con mucha mayor

¹⁹² Real Orden de 30/01/1919, Gaceta de Madrid 22/03/1919, pp. 1091-1097 y Real Orden de 15/06/1919, Gaceta de Madrid 11/07/1919, pp. 131-138.

¹⁹³ Real Orden de 30/01/1919, Gaceta de Madrid 22/03/1919, art. 53-56 y p. 1097 y Real Orden de 15/06/1919, Gaceta de Madrid 11/07/1919, art. 49-51 y p. 138.

¹⁹⁴ “[...] si bien su aprobación es prematura, dada la oscilación que pueden experimentar, no existe inconveniente en que figuren aprobadas, con el carácter provisional [...]”; Real Orden de 30/01/1919, Gaceta de Madrid 22/03/1919, p. 1092.

¹⁹⁵ Por la fuerte inestabilidad de precios, en el Depósito de Bilbao entraron en vigor sus siguientes tarifas en agosto de 1921; CONSORCIO DEL DEPÓSITO FRANCO DE BILBAO, *Memoria del segundo semestre de 1921*, Bilbao, 1922. En Santander se retrasó la adopción de nuevas tarifas hasta comienzo de 1924, debido a la propia tardanza en la puesta en funcionamiento efectiva de este recinto; CDFS, Acta del Comité Ejecutivo de 13/03/1924 y Real Orden de 21/06/1924, Gaceta de Madrid 04/10/1924, pp. 54-56. Establecida la competencia entre ambos, el Consorcio bilbaíno se opuso a la unificación de tarifas de los Depósitos Francos propuesta por el Depósito de Cádiz; CDFBI, *Memoria del segundo semestre de 1923*, Bilbao, 1924, p. 4.

¹⁹⁶ Real Orden de 30/01/1919, Gaceta de Madrid 22/03/1919, Disposición 6ª.

¹⁹⁷ En enero de 1921 se habían ingresado ya 2.000.000 de pesetas; CDFBI, *Memoria de 1920*, Bilbao, 1921. El 31 de diciembre de 1922 estaban suscritas 3.267.171,55 pesetas; CDFBI, *Memoria del segundo semestre de 1922*, Bilbao, 1923.

¹⁹⁸ Real Orden de 15/06/1919, Gaceta de Madrid 11/07/1919, Disposición 6ª.

¹⁹⁹ Siendo la primera emisión de un millón de pesetas, en mayo de 1920 se habían suscrito 934.000 pesetas, completándose ese primer millón unas semanas más tarde. Con el objeto de facilitar la capitalización del depósito, desde el Consorcio se había lanzado una campaña de publicidad para vencer lo que el Consorcio consideraba “[...] una apatía grande en el Comercio para la suscripción y, después de proponer a los Sres. asistentes diferentes medios encaminados a que la suma necesaria sea cubierta, se acordó a propuesta del Sr. Sánchez, hacer una memoria que abarque la conveniencia de su implantación”; CDFS, AP de 28/10/1919, CDFS, AP de 07/01/1920, CDFS, AP de 20/01/1920 y CDFS, AP de 29/01/1924.

dispersión que en el caso bilbaíno²⁰⁰. Estas obligaciones se podían emitir paulatinamente, a medida de las necesidades de capitalización de cada Consorcio, sobre la garantía de los activos del Depósito. No teniendo carácter hipotecario, la amortización de las mismas quedaba a voluntad del emisor y siempre que los beneficios del establecimiento superaran ese 5%²⁰¹.

Éste fue un recurso utilizado por ambos Consorcios para evitar arrendar la explotación de sus recintos, cuya gestión fue encomendada a sendas gerencias²⁰². En el caso santanderino, además, la emisión y negociación de *warrants* quedó encomendada a los dos bancos que formaban parte de la entidad concesionaria²⁰³. El grueso de los ingresos obtenidos de los obligacionistas se dedicaron a las tareas de puesta en funcionamiento de cada Depósito. En Bilbao se alquilaron unos terrenos a la Junta de Obras en el muelle Reina Victoria Eugenia de Santurce²⁰⁴, donde se construyeron unos almacenes²⁰⁵. Además, con el objetivo de conectar el Depósito a la red ferroviaria, se construyó un ramal desde el recinto hasta la línea Portugalete-Santurce²⁰⁶. El Depósito Bilbaíno, tras solucionar algunos problemas habidos con la administración de Aduanas, entró en funcionamiento en mayo de 1920²⁰⁷. En Santander hubo mayores complicaciones; en vez de alquilar la superficie a la Junta de Obras del Puerto, se optó por su compra. La reticencia de entidades públicas y particulares a vender al Consorcio obligó a

²⁰⁰ El primer millón de pesetas emitido, concretamente 1.004.000,00 pesetas, fue suscrito por 67 obligacionistas. Los bancos de Santander y Mercantil habían pagado 125.000 pesetas cada uno, seguidos por el Ayuntamiento, con 65.000. El resto de inversores se repartían en participaciones mucho menores, mayoritariamente de 25.000, 10.000 y, sobre todo, de 5.000 pesetas. CDFS, AP de 31/05/1920 y CDFS, *Libro Diario*, Santander, 1920.

²⁰¹ Real Orden de 30/01/1919, Gaceta de Madrid 22/03/1919, Disposición 6ª y CDFS, AP de 31/05/1920.

²⁰² El primer director-gerente del Depósito Franco de Bilbao fue Joaquín Lizarraga, sustituido en 1922 por Miguel Saralegui. CDFBI, *Memoria del primer semestre de 1922*, Bilbao, 1922. El Depósito Franco de Santander quedó bajo la dirección de Antonio Lamera: CDFS, AP de 07/07/1920.

²⁰³ CDFS, AP de 31/05/1920.

²⁰⁴ CDFBI, *Memoria de 1920*, Bilbao, 1921.

²⁰⁵ “Si el Depósito Franco ha de responder a las necesidades actuales del movimiento del Puerto de Bilbao en que las mercancías no pueden acondicionarse debidamente por la carencia absoluta de almacenes, lo que hace que se estén pagando rentas fabulosas por la estancia temporal de las mercancías de tránsito [...] es necesario construir almacenes de tres o cuatro pisos”; CDFBI, *Memoria de 1919*, Bilbao, 1920, p. 3. Se construyeron, en una primera fase, tres almacenes con sus respectivos tinglados. A medio plazo se preveía la instalación de depósitos de combustibles, silos e incluso de frigoríficos.

²⁰⁶ En la financiación de este proyecto también colaboraron los bancos de Vizcaya, con 375.000 pesetas, los de Bilbao y Urquijo con 300.000 pesetas cada uno, y otras entidades hasta un total de 1.500.000 pesetas; CDFBI, *Memoria del primer semestre de 1921*, Bilbao, 1921.

²⁰⁷ Real Orden de 16/04/1920, Gaceta de Madrid 22/04/1920, p. 255 y CDFBI, *Memoria de 1919*, Bilbao, 1920.

éste a solicitar la declaración de Utilidad Pública de los terrenos²⁰⁸. Ésta fue concedida en mayo de 1920, al mismo tiempo que para la zona del Llobregat, permitiendo una expropiación más ventajosa de las parcelas bajo titularidad privada y la cesión de las que estuvieran bajo dominio público²⁰⁹. Una vez solucionado el problema del espacio, el Consorcio se enfrentó a la necesidad de acondicionar el Muelle de Maliaño y a construir el recinto franco²¹⁰. Su puesta en funcionamiento se retrasó hasta marzo de 1923, cuando se pudo inaugurar el primer almacén del Depósito Franco de Santander²¹¹.

En octubre de 1918 se concedió a Vigo un quinto Depósito Franco, a favor de un Consorcio formado por el Ayuntamiento, la Cámara de Comercio, la Junta de Obras del Puerto y el Banco Vigo²¹². Pero, a pesar de contar con importantes apoyos iniciales²¹³ y de distar pocas semanas respecto de la concesión de los recintos de Bilbao y Santander, la puesta en funcionamiento del Depósito vigués se retrasó casi diez años. El primer problema fue la propia autorización del recinto, que sufrió la demora de la Administración de Aduanas en designar el muelle a ocupar por las instalaciones²¹⁴, ubicación sobre la que se debían efectuar todas las formalidades subsiguientes. Una vez

²⁰⁸ CDFS, AP de 07/10/1919, CDFS, AP de 28/10/1919 y CDFS, AP de 21/11/1919.

²⁰⁹ Ley de 11/05/1920, Gaceta de Madrid 12/05/1920, p. 581 y Real Orden de 16/06/1920, Gaceta de Madrid de 01/07/1920, pp. 14-15. CDFS, AP de 20/01/1920, CDFS, AP de 31/05/1920 y CDFS, AP de 12/09/1921.

²¹⁰ “[...] la construcción del muelle mejoraría considerablemente la situación del Depósito pues, pudiendo atracar los buques a los almacenes, se economizarían gastos de transporte a las mercancías”; CDFS, AP de 04/12/1922, CDFS, AP de 29/01/1924 y CDFS, AP de 24/10/1925.

²¹¹ Real Orden de 26/02/1923, Gaceta de Madrid 02/03/1923, p. 778, CDFS, AP de 29/07/1922, CDFS, AP de 07/11/1922, CDFS, AP de 03/04/1923 y CDFS, AP de 28/12/1923. Para obtener una visión del Depósito de Santander más cercana a la perspectiva y al anecdotario locales, ver CASADO SOTO, José Luís, *El Depósito Franco y el puerto de Santander. 75 aniversario, 1923-1998*, Santander, 1998.

²¹² Real Decreto de 22/10/1918, Gaceta de Madrid 25/10/1918, p. 274.

²¹³ Aparte de las corporaciones de Vigo, encabezadas por su Ayuntamiento, las entidades económicas catalanas y las Cámaras de Comercio de la Habana, de Nueva York y de Valladolid habían mostrado su apoyo al recinto pontevedrés. HORTA PARDO, Constantino, “La política económica... *op. Cit.*, EL FARO DE VIGO, “Las Zonas Neutras”, original de 1915, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, pp. 430-432 y “En 1915, al exteriorizarse los propósitos del Gobierno de conceder instituciones de franquicia [...], la Cámara de Comercio Española de New-York y la Cámara de Comercio de Valladolid con todas las entidades y corporaciones de aquella capital castellana, solicitaron fuesen concedidos esos servicios al puerto de Vigo [...] En el mismo año de 1915, el Centro de Información Comercial del Ministerio de Fomento, en su estudio ‘Preparación de España para utilizar el Canal de Panamá’, propuso la creación en Vigo de un puerto internacional, dotándole al efecto del utillaje conveniente [...] la creación de varias zonas neutras, Barcelona, Vigo y Cádiz [...]”; AYUNTAMIENTO DE VIGO, “Exposición de motivos para la concesión del Depósito Franco de Vigo, elevada al Ministerio de Hacienda”, en *El Faro de Vigo* de 18/10/1918.

²¹⁴ “[...] no han podido ultimar el estudio ni la redacción de los documentos referidos por estar todavía pendientes la designación de terrenos y algunos otros particulares [...]”; Real Orden de 11/11/1919, Gaceta de Madrid 19/11/1919, p. 799. “lenta, muy lenta, fue la tramitación de esta importante mejora local [...]”; BERNÁRDEZ ROMERO, Bernardo, *Tratado de viguismo*, tomo II, Vigo, 1932, p. 282.

cumplido este trámite, las complicaciones en la ejecución del muelle²¹⁵ impidieron presentar la documentación hasta finales de 1922, siendo aprobada a comienzos del año siguiente²¹⁶. El Depósito de Vigo estableció sus reglas de funcionamiento tomando como modelo el Reglamento gaditano²¹⁷, el Estatuto barcelonés²¹⁸ y la formación de tarifas bajo las reglas acuñadas por Bilbao y Santander²¹⁹. De estos dos últimos recintos, también se adoptó la emisión de obligaciones²²⁰; este recurso, en todo caso, no fue empleado puesto que el Consorcio optó por explotar el Depósito Franco mediante su arriendo a una empresa privada²²¹.

El segundo problema estuvo relacionado con el arrendamiento de la gestión del Depósito. En los años centrales de la década de 1920 Vigo atravesó una depresión económica provocada por la recesión comercial y, sobre todo, por la crisis del sector conservero²²². El colofón a estas dificultades fue la bancarrota y desaparición del Banco de Vigo, una de las entidades constitutivas del Consorcio, que hubiera podido desempeñar un importante papel en la financiación del Depósito Franco. Esta complicada situación causó que, durante unos años, no se pudiera crear la Sociedad proyectada para gestionar el recinto ni encontrar alguna compañía que quisiera hacerse cargo del arren-

²¹⁵ “[...] por haberse planteado en las Cortes el problema nacional de la construcción del puerto de Vigo [...]”; Real Orden de 30/09/1920, Gaceta de Madrid 09/10/1920, p. 164 y Real Orden de 03/12/1921, Gaceta de Madrid 13/12/1921, p. 892. COCIN DE VIGO, *Vigo ante el II Congreso Nacional del Comercio Español de Ultramar*, Vigo, 1929, pp. 22-24.

²¹⁶ Real Orden de 11/01/1923, Gaceta de Madrid 04/03/1923, pp. 794-800.

²¹⁷ Referente a las mercancías admitidas, las operaciones autorizadas, las condiciones de emisión de *warrants* y las normas de intervención; Real Orden de 11/01/1923, Gaceta de Madrid 04/03/1923, pp. 796-799.

²¹⁸ El Estatuto, por el cual se ordenaba esencialmente el funcionamiento del Consorcio, fue utilizado como herramienta para obtener unos mecanismos de financiación a parte de los establecidos por el Reglamento; Real Orden de 11/01/1923, Gaceta de Madrid 04/03/1923, pp. 795-796, art. 19-22.

²¹⁹ Unas reglas que permitían principalmente, como se vio más arriba, establecer los cánones sobre el precio de la mercancía y no sobre su valoración; Real Orden de 11/01/1923, Gaceta de Madrid 04/03/1923, pp. 799-800.

²²⁰ Hasta un máximo de 2.000.000 pesetas, al 5%; Real Orden de 11/01/1923, Gaceta de Madrid 04/03/1923, Disposición 6ª.

²²¹ Las dos primeras sesiones del Pleno del Consorcio del Depósito Franco de Vigo tuvieron lugar en octubre y noviembre de 1923, “[...] acordándose pedir datos e informes referentes al funcionamiento de la importante Sociedad Crédito y Docks, de Barcelona, que tenía en explotación el Depósito Franco de aquella ciudad”; BERNÁRDEZ ROMERO, Bernardo, *Tratado... op. Cit.*, p. 283.

²²² CARMONA BADÍA, Xoán y ALONSO ÁLVAREZ, Luís, “La configuración del tejido empresarial de Galicia (1880-2002)”, en GARCÍA RUIZ, José Luís y MANERA ERBINA, Carlos Pablo (eds.), *Historia empresarial de España: un enfoque regional en profundidad*, Madrid, 2006, pp. 281-314 y CARMONA BADÍA, Xoán y NADAL I OLLER, Jordi, *El empeño industrial de Galicia. 250 años de historia, 1750-2000*, Fundación Pedro Barrié de la Maza, A Coruña, 2005, pp. 140-148.

damiento²²³. Hubo que esperar a que, en 1926, se constituyera la Sociedad Anónima “Depósito Franco de Vigo”²²⁴; el arrendamiento se autorizó en enero de 1927²²⁵ y la escritura se aprobó en marzo²²⁶. Pero la reedición de los problemas de adecuación del muelle²²⁷, “[...] las perezas del protocolo oficial [...]” y un conflicto interno entre algunos miembros del Pleno y los del primer Consejo de Administración de la compañía²²⁸ retrasaron su apertura hasta noviembre de 1928²²⁹.

En marzo de 1919 se concedieron sendos Depósitos a La Coruña²³⁰ y a Gijón²³¹; el primero no llegó si quiera a ser autorizado²³² mientras que el segundo nunca estuvo operativo, a pesar de ser sancionado en junio de 1920²³³. Los problemas sufridos por estos tres últimos Depósitos estaban motivados sólo de forma parcial por las dificulta-

²²³ “A pesar de las gestiones realizadas con varias entidades, no fue posible hallar arrendatario para este importantísimo servicio [...]”; BERNÁRDEZ ROMERO, Bernardo, *Tratado... op. Cit.*, p. 283.

²²⁴ “[...] hasta que, al fin, merced a la decisión y apoyo de D. Joaquín Dávila, se constituyó en la localidad una Sociedad Anónima para la explotación del mismo”; BERNÁRDEZ ROMERO, Bernardo, *Tratado... op. Cit.*, p. 283.

²²⁵ Real Orden de 25/01/1927, Gaceta de Madrid 01/02/1927, pp. 679-680.

²²⁶ BERNÁRDEZ ROMERO, Bernardo, *Tratado... op. Cit.*, pp. 283-284.

²²⁷ “Por dificultades para disponer en la zona del Puerto del terreno apropiado al mejor emplazamiento de los almacenes, no ha comenzado su utilización hasta noviembre último [...]”; COCIN DE VIGO, *Vigo ante el II Congreso... op. Cit.*, p. 28.

²²⁸ BERNÁRDEZ ROMERO, Bernardo, *Tratado... op. Cit.*, p. 284.

²²⁹ Su puesta en funcionamiento fue autorizada por Real Orden de 08/11/1928, Gaceta de Madrid 11/11/1928, pp. 957-958. El Depósito se inauguró oficialmente el 12 de noviembre de 1928, si bien “Desde hace algún tiempo y por autorización especial del Ministerio de Hacienda, se venían recibiendo en Vigo algunas mercancías en régimen de Depósito Franco [...] en vista de que la concesión de Depósito Franco estaba ya hecha con todas las formalidades”; *Faro de Vigo*, Vigo, 13 de noviembre de 1928. “A pesar del breve tiempo transcurrido desde su inauguración [...] las operaciones ya realizadas permiten augurar un intenso movimiento para época no lejana”; COCIN DE VIGO, *Vigo ante el II Congreso... op. Cit.*, pp. 28-32, cita en p. 28.

²³⁰ El Depósito coruñés fue concedido a un Consorcio formado por la Diputación Provincial, el Ayuntamiento de La Coruña, la Cámara de Comercio y la Junta de Obras del Puerto; Real Decreto de 25/03/1919, Gaceta de Madrid 26/03/1919, p. 1136.

²³¹ El Depósito de Gijón, concedido para el puerto de El Musel, se hizo a favor de un Consorcio compuesto por el Ayuntamiento de Gijón, la Cámara de Comercio, la Junta de Obras, el Gremio de Fabricantes Industriales, la Unión de los Gremios, el Círculo Mercantil, el Banco de Gijón y el Banco Minero e Industrial; Real Decreto de 25/03/1919, Gaceta de Madrid 26/03/1919, pp. 1136-1137.

²³² Entre 1920 y 1926 el Consorcio coruñés agotó seis prórrogas consecutivas que le fueron concedidas para presentar la documentación preceptiva a la autorización del Depósito. La causa aducida fueron los constantes problemas que durante todo ese período impidieron la terminación del Muelle de San Diego, donde se debía ubicar el recinto; Real Orden de 02/03/1920 Gaceta de Madrid 08/03/1920, p. 883, Real Orden de 23/03/1921, Gaceta de Madrid 31/03/1921, p. 1013, Real Orden de 24/04/1922, Gaceta de Madrid 06/05/1922, p. 478, Real Orden de 09/04/1923, Gaceta de Madrid 20/04/1923, p. 302, Real Orden de 22/04/1924, Gaceta de Madrid 08/05/1924, p. 727 y Real Orden de 22/04/1925, Gaceta de Madrid 12/05/1925, p. 832. La última prórroga expiró el 25 de marzo de 1926.

²³³ Real Orden de 28/06/1920, Gaceta de Madrid 30/08/1920, pp. 811-818. La documentación sancionada incluía los elementos ya comunes: un Estatuto confeccionado siguiendo el modelo del Depósito de Barcelona y un Reglamento tomado del de Cádiz. Si bien en este caso ya aparecían incluidas las nuevas operaciones que se habían autorizado con motivo de la instalación de Ford en el recinto andaluz.

des relativas a la construcción de los muelles alegadas en la documentación oficial. Mucho más relevantes fueron la falta de un decidido apoyo por parte de los poderes públicos, las reticencia de parte de la iniciativa privada local y la contracción del tráfico portuario provocada por la crisis comercial de comienzos de los años veinte²³⁴. La última traba, tal vez la de mayor trascendencia estructural, fue la proliferación de Depósitos, cinco, concedidos en el norte del país. Obligados a competir entre ellos, fragmentaban el esfuerzo público y privado que debía sustentar cada recinto, y dispersaban el tráfico que los debía alimentar²³⁵. Pronto se convencieron los implicados de la conveniencia de concentrar las operaciones de los Depósitos en uno o dos puertos²³⁶; el dilema radicó en que todos los recintos aspiraban a aglutinar ese movimiento.

Desterrado el proyecto del Depósito Franco en La Coruña, en marzo de 1927 el Ministerio de Hacienda autorizó al Gremio de Armadores a establecer un Depósito Comercial “[...] destinado al tráfico de toda clase de pertrechos para buques, de aparejos, maquinaria y cuantos útiles sean necesarios para la pesca, así como para toda clase de mercancías y de frutos [...]”²³⁷. La primera parte de esta autorización y la propia dedicación del Gremio de Armadores inducen a pensar que este recinto estaba orientado al avituallamiento y reparación de buques pesqueros. Pero la segunda parte, que permitía ampliar las operaciones a todo tipo de mercancías, podía llegar a tener una gran significación. En marzo de 1916, como ya se ha visto, se habían igualado las facultades de los Depósitos de Comercio al recinto franco de Cádiz²³⁸. Además, desde 1922 estaba en funcionamiento un Depósito Comercial en Almería, bajo esas reglas que en la práctica lo equiparaban al gaditano, especialmente dedicado al almacenamiento de combustibles

²³⁴ El Depósito de Gijón constituyó el ejemplo de desafección de las entidades que, como integrantes de la corporación concesionaria, debían haberse hecho cargo de los esfuerzos para lograr la instalación del recinto. Cuando años después, el Alcalde-Presidente intentó ampliar la composición del Consorcio a nuevos inversores, “[...] entidades o particulares que, bajo la forma de acciones, obligaciones u otros documentos de crédito, aporten el capital [...]”, la Administración se negó, señalando que dicha composición había sido fijada de un modo inamovible por el Estatuto y el Reglamento del Depósito; Orden de 14/08/1935, Gaceta de Madrid 21/08/1935, p. 1543.

²³⁵ COCIN DE VIGO, *Vigo ante el II Congreso...* op. Cit., p. 21.

²³⁶ “[...] contraria a toda concentración y puede ser causa de que, mutuamente, sin proponérselo, contribuyan a su propio fracaso. Creemos que la solución consistiría en reunir a los representantes de los cinco Depósitos y lograr que por patriotismo juntaran sus medios y sus esfuerzos para instalar uno sólo, de la mayor importancia posible”; COCIN DE VIGO, *Vigo ante el II Congreso...* op. Cit., p. 21.

²³⁷ Real Orden de 30/03/1927, Gaceta de Madrid de 09/04/1927, p. 260.

²³⁸ Real Decreto de 18/03/1916, Gaceta de Madrid 19/03/1916, pp. 655-657.

y al suministro naval²³⁹. No obstante, en 1927, cuando en La Coruña se intentó acceder a las ventajas del Depósito Franco a través de esa puerta trasera, ni el de Cádiz ni el resto de recintos mantenían las mismas competencias con las que habían sido autorizados inicialmente.

²³⁹ Real Orden de 11/02/1922, Gaceta de Madrid 02/03/1922, pp. 927-928.

6 EL DESARROLLO DE LOS DEPÓSITOS Y LA LEY DE ZONAS FRANCAS

El movimiento de los Depósitos Francos se caracterizó pronto por estar concentrado en un pequeño número de mercancías. Éstas procedían en su mayoría del extranjero y se destinaban, casi en su totalidad, al mercado interior. Importar desde estos recintos era interesante tanto por la propia franquicia como por las operaciones que, desde el principio, estuvieron permitidas.

En poco tiempo los Depósitos acumularon nuevas funciones, empezando por el montaje de automóviles. Desde 1906 el Arancel favorecía la importación de vehículos completos pero era preferible transportarlos por piezas, sobre todo si procedían del otro lado del Atlántico. En 1919 Ford concilió ambas exigencias estableciendo una planta en el Depósito Franco de Cádiz, para ensamblar los elementos que componían chasis y motor y, sobre ese conjunto, montar una carrocería de elaboración local. Tras 1922, al establecerse un nuevo Arancel que igualaba el tratamiento de componentes y vehículos, la factoría dejó el recinto gaditano y se trasladó a Barcelona. En esta ciudad no tardó en solicitar su adscripción al Depósito Franco, institución que ofrecía a la multinacional un acceso estable al mercado interior, al tiempo que facilitaba destinar parte de la producción a otros países. Desde 1927, en su funcionamiento esta empresa erosionó rápidamente los límites legales del régimen franco.

Esos límites también fueron sobrepasados por otras competencias que, a lo largo de los años veinte, fueron acumulando los distintos Depósitos. Las nuevas operaciones comerciales y las medidas que se quisieron introducir en el Reglamento, desde la puntualización genérica hasta la formación de paquetes postales, no fueron recogidas por la Ordenanza de 1924, debiendo esperar a la reforma de la Intervención de Aduanas de 1927. Pero esta medida llegó tarde, desfasada por las competencias que tanto a nivel organizativo como industrial estaba acumulando, principalmente, el recinto barcelonés. Para dar respuesta a los problemas planteados por los Depósitos y ofrecer cobertura legal a las transformaciones albergadas en el de Barcelona, la Administración se vio obligada a disponer una nueva institución: la Zona Franca.

6.1 EL DESEMPEÑO COMERCIAL DE LOS DEPÓSITOS FRANCOS

Los Proyectos de 1903 y 1911 así como la concesión del Depósito gaditano en 1914 habían explicitado, entre las operaciones propias del régimen franco, el descasado y tostadura del café y del cacao, el tundido de pieles, el aserrado y trituración de la madera, el lavado de las lanas y la extracción de aceite de semillas, citándose concretamente el de la copra¹. Cabe intuir que se tratara de legalizar elaboraciones ya presentes en los Depósitos de Comercio, preferentemente en el de Barcelona y seguramente con una cierta anterioridad al cambio de siglo². La concesión del primer Depósito Franco a Cádiz y su arrendamiento a Crédito & Docks pudieron permitir la difusión de esas transformaciones, sobre todo si esta empresa estaba familiarizada con la intervención de dichas operaciones³.

En la media centuria anterior a la puesta en funcionamiento de los Depósitos Francos, el comercio exterior de España había conocido un notable crecimiento. En pesetas corrientes, el valor de las mercancías importadas y exportadas en el trienio 1911-1913 casi quintuplicaba el de 1853-1855⁴, pero se acompañaba de dos grandes problemas. Primero, en términos constantes este incremento se reducía a algo menos de su mitad; el valor del comercio exterior en los tres años anteriores a la Gran Guerra poco más que duplicaba el de seis décadas atrás⁵. No sólo era más moderado el ritmo de expansión comercial, sino que desde mediados del decenio de 1890 hasta las vísperas

¹ Real Decreto de 23/10/1903, Gaceta de Madrid 24/10/1903, art. 6, Real Decreto de 13/06/1911, Gaceta de Madrid 17/06/1911, art. 6 y Real Orden de 22/10/1914, Gaceta de Madrid de 25/10/1914, art. 4.

² Respecto de los regímenes aduaneros es relativamente sencillo establecer hipótesis aceptablemente verosímiles; lo complicado es llegar a la contrastación documental de unas actividades que escapan de la legalidad ya por la vía del fraude ya por los recovecos del procedimiento. Mientras los primeros están sujetos a sanción y pueden dejar huella documental, los segundos se mueven en el limbo de la alegaldad, no quedando plasmados, ni jurídica ni estadísticamente, hasta su legalización.

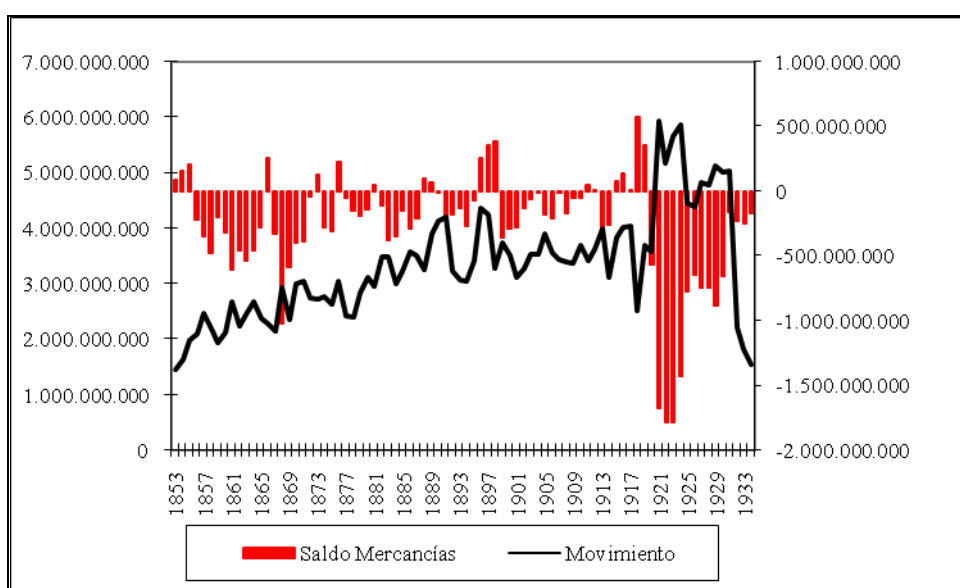
³ De ser cierta la hipótesis de la presencia de esas operaciones en el Depósito de Comercio de Barcelona, es muy probable que Crédito & Docks no sólo se encargara de la intervención de las mismas sino de realizar las manipulaciones por medio de sus empleados, a costa de una tarifa cobrada sobre los depositantes.

⁴ Siendo 100 el promedio del valor del comercio en el trienio 1853-1855, el valor medio alcanzado en el trienio 1911-1913 era 469,13; SERVICIO GENERAL DE ESTADÍSTICA, *Anuario Estadístico de España de 1927*, Madrid, 1927, p. 175. Ver Tablas 1 y 2 en los Apéndices Estadísticos.

⁵ La relación, en términos constantes, entre el valor final y el inicial era de 217,9 sobre 100; SGE, *Anuario... op. Cit.* 1927, p. 175. Se ha utilizado el deflactor al coste de los factores de Leandro Prados, PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro, *El progreso económico de España (1850-2000)*, Madrid, 2003, pp. 248-251. Ver Tablas 1 y 2 en los Apéndices Estadísticos.

del conflicto mundial se había estancado⁶. Segundo, el valor de este comercio se componía principalmente de importaciones, cerrándose con saldo positivo en mercancías únicamente trece de los sesenta y un ejercicios habidos entre 1853 y 1913⁷.

Gráfico 6.1
Movimiento y Saldo Comercial en España, 1853-1934
(Pesetas de 1929)⁸



Tras el fin de la guerra, y hasta la debacle posterior a 1929, el comercio exterior español volvió a conocer un fuerte incremento. Pero entonces, especialmente a comienzos de la década de 1920, estuvo acompañado de mayores déficit en la balanza de mercancías que en el período anterior⁹. Esto, siempre en términos de valor, puesto que en cantidades, el saldo era favorable a las exportaciones españolas¹⁰. En España se expedían mercancías cuya relación entre valor y peso era inferior a la de los productos impor-

⁶ El valor en 1911-1913 apenas representaba el 102,24 % respecto del trienio base, 1894-1896; SGE, *Anuario... op. Cit.* 1927, p. 175. PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro, *El progreso... op. Cit.*, pp. 248-251. Ver Tablas 1 y 2 en los Apéndices Estadísticos.

⁷ *Anuario Estadístico de 1927, INE*, p. 175.

⁸ El Gráfico 6.1 se ha elaborado a partir de SGE, *Anuario... op. Cit.* 1927, p. 175 y del INSTITUTO GEOGRÁFICO, CATASTRAL Y DE ESTADÍSTICA, *Anuario Estadístico de España de 1934*, Madrid, p. 272.

⁹ SGE, *Anuario... op. Cit.* 1927, p. 175.

¹⁰ SGE, *Anuario... op. Cit.* 1927, pp. 180-181

tados. Al lado de Huelva, Avilés o Valencia, puertos netamente exportadores¹¹, otros como Alicante, Gijón, Sevilla¹² y especialmente Barcelona absorbían del extranjero en variedad¹³, valor y cantidad muchas más mercancías de las que enviaban. En el caso barcelonés, este desequilibrio comenzaba en el propio tráfico naval; el puerto catalán recibía, en toneladas de arqueo, más buques dedicados al comercio de importación de los que se destinaban a la exportación¹⁴, si bien con una mayor incidencia de la navegación en lastre¹⁵.

Tabla 6.1 Comercio exterior del puerto de Barcelona, 1914-1928

	Mercancías Importadas y Exportadas				Buques Conductores	
	Toneladas Métricas		Pesetas de 1929		Toneladas de Arqueo	
	Movimiento Total	Saldo	Movimiento Total	Saldo	Movimiento Total	% en Lastre
1914-16	4.977.787	-3.785.539	3.062.367.342	-1.103.037.074	10.572.011	16,3
1917-19	2.669.923	-733.469	2.909.287.888	-65.843.880	6.697.762	20,9
1920-22	3.707.480	-2.779.150	4.232.540.324	-2.396.941.419	10.493.955	17,9
1923-25	4.511.601	-3.720.125	3.563.271.977	-2.022.601.152	13.714.624	20,5
1926-28	5.028.799	-3.751.151	--	--	18.209.999	19,9

Fuente: Elaboración propia a partir de CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO Y NAVEGACIÓN DE BARCELONA, *Memorias* de 1918, 1920, 1925 y 1930, Barcelona, varios años. Ver Tablas 3 y 4 en los Apéndices Estadísticos

A comienzos de los años veinte, el carbón y los aceites minerales, los productos químicos, los cereales, y los artículos metalúrgicos y textiles eran las principales mercancías importadas en España. Éstas, junto con otros cuatro grupos de mercaderías, superaban la mitad del total de bienes adquiridos del extranjero. El puerto de Barcelona concentraba más de una cuarta parte de todo este tráfico, teniendo una participación

¹¹ IGCE, *Anuario Estadístico de España de 1929*, Presidencia del Consejo de Ministros, Madrid, 1929, pp. 232, 235 y 237.

¹² IGCE, *Anuario... op. Cit.*, 1929, pp. 230, 234 y 239.

¹³ En las memorias de la Cámara de Comercio de Barcelona, en años como 1925, la relación de mercancías importadas, identificadas por sus partidas arancelarias, se extendía por cuarenta páginas, mientras que las exportaciones apenas ocupaban cinco; CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO Y NAVEGACIÓN DE BARCELONA, *Memoria del año 1925*, Barcelona, 1926, pp. 204-2448.

¹⁴ COCN DE BARCELONA, *Memoria del año 1918*, Barcelona, 1919, COCN DE BARCELONA, *Memoria del año 1920*, Barcelona, 1921, COCN DE BARCELONA, *Memoria del año 1925*, Barcelona, 1926 y COCN DE BARCELONA, *Memoria del año 1930*, Barcelona, 1931.

¹⁵ “Es doloroso conocer la excesiva cifra del tonelaje en lastre que entra y sale de los puertos marítimos de España, por carencia de exportaciones e importaciones. Y este grave mal, que encarece y dificulta el transporte, quedaría perfectamente evitado con la abundancia de mercancías que por necesidad reclaman y ofrecen los Depósitos y Puertos Francos”; Real Decreto de 23/07/1925, Gaceta de Madrid 25/07/1925, p. 587.

incluso superior al 50 % en la adquisición de huevos frescos, cueros y pieles, y textiles. En el resto de grupos de mercancías, de entre los diez de mayor incidencia en la importación del país, su contribución permanecía generalmente entre un tercio y un quinto del movimiento total. No hay que olvidar los cereales, las legumbres y los coloniales, especialmente el café y el cacao, por su presencia en el Depósito Franco.

Tabla 6.2 Participación de Barcelona en la importación española, 1924-25

	España		Puerto de Barcelona		% Barcelona / España	
	Toneladas Métricas	Pesetas corrientes (*1000)	Toneladas Métricas	Pesetas corrientes (*1000)	Cantidad	Valor
Carbones minerales	2.996.640	197.313	721.573	39.178	24,1	19,9
Productos químicos	1.267.076	608.313	179.023	116.546	14,1	19,2
Cereales y sus harinas	845.770	257.364	278.028	89.769	32,9	34,9
Hierros y Aceros	526.588	283.162	120.961	121.211	23,0	42,8
Aceites Minerales	462.492	214.993	102.183	40.798	22,1	19,0
Productos textiles	258.886	767.613	186.768	503.445	72,1	65,6
Legumbres y sus harinas	105.964	60.156	21.969	9.519	20,7	15,8
Coloniales y especias	67.007	171.489	25.285	54.556	37,7	31,8
Huevos frescos	28.409	67.254	23.165	48.415	81,5	72,0
Cueros y pieles	16.035	74.933	12.131	40.848	75,7	54,5
Resto de mercancías	4.790.599	2.494.381	1.174.583	361.490	24,5	14,5
Total	11.365.465	5.196.971	2.845.669	1.425.775	25,0	27,4
% Selección / Total	57,8	52,0	58,7	74,6		

Fuente: Elaboración propia a partir del SGE, *Anuario... op. Cit.* 1927, pp. 178-179 y COCN DE BARCELONA, *Memoria... op. Cit.* 1926, pp. 204-243

Las exportaciones españolas estaban dominadas por los minerales de hierro, cobre y plomo, por las frutas frescas, en especial los cítricos, y por los productos químicos¹⁶; en conjunto, estos tres grupos representaban casi nueve de cada diez toneladas vendidas en el exterior. Junto a ellos, los géneros textiles, el vino, las maderas y el corcho, el aceite de oliva y las hortalizas superaban en valor la mitad de la exportación total. Barcelona, en contraposición a su papel en las importaciones, tenía un papel marginal en la salida de productos nacionales al extranjero. Por la ciudad condal apenas pasaba una de cada diez pesetas de las mercancías que se enviaban al resto del mundo... y ni siquiera llegaba al dos por ciento de su peso. Entre los tres primeros grupos de exportación, Barcelona únicamente tenía un cierto papel en el valor de los productos quí-

¹⁶ Frente a las importaciones químicas, dominadas por bienes de consumo e intermedios, las exportaciones se componían principalmente de materias primas a utilizar por la moderna industria química y farmacéutica extranjera; COCN DE BARCELONA, *Memoria... op. Cit.* 1926, pp. 227-232 y 245-246.

micos, gracias a las ventas de perfumería. En el resto, este puerto sólo tenía relevancia en los textiles, los materiales de construcción, los cueros y, en menor medida, en el aceite de oliva.

Tabla 6.3 Participación de Barcelona en la exportación española 1924-25

	España		Puerto de Barcelona		% Barcelona / España	
	Toneladas Métricas	Pesetas corrientes (*1000)	Toneladas Métricas	Pesetas corrientes (*1000)	Cantidad	Valor
Minerales metálicos	12.187.092	485.320	341	424	0,0	0,1
Frutas frescas	1.616.265	476.159	568	272	0,0	0,1
Productos químicos	1.276.896	244.326	17.681	61.656	1,4	25,2
Legumbres y Hortalizas	480.803	122.117	14.708	3.275	3,1	2,7
Materiales de construcción	155.465	32.396	57.158	5.129	36,8	15,8
Maderas y sus derivados	310.601	212.608	4.179	6.035	1,3	2,8
Aceite de Oliva	97.381	159.858	14.540	20.356	14,9	12,7
Productos textiles	28.884	273.438	12.258	229.983	42,4	84,1
Cueros y pieles	22.795	98.074	5.866	27.547	25,7	28,1
Vino común (hectolitros)	5.571.047	216.173	180.858	5.773	3,2	2,7
Resto de mercancías	1.309.115	1.758.293	145.055	111.164	11,1	6,3
Total	17.485.296	4.078.762	272.354	465.841	1,6	11,4
% Selección / Total	92,5	56,9	46,7	76,1		

Fuente: Elaboración propia a partir del SGE, *Anuario... op. Cit.* 1927, 176-177 y COCN DE BARCELONA, *Memoria... op. Cit.* 1926, pp. 244-248.

El Depósito Franco de Barcelona, a pesar de estar en funcionamiento desde 1920¹⁷ y de su reorganización interna en 1925¹⁸, no realizó ninguna memoria hasta 1928, siendo el año anterior el primer ejercicio consignado¹⁹. No habiendo encontrado hasta el momento de redactar esta tesis las estadísticas que Crédito & Docks pudiera haber realizado para el Depósito Franco, así como para el de Comercio o para los Almacenes Generales, todo análisis cuantitativo ha de comenzar en 1927. Incluso desde ese año la utilización de las estadísticas de comercio de las memorias se enfrenta a una gran limitación. Toda vez que los ingresos del Consorcio por explotación del Depósito se basaban en las tarifas que se aplicaran a la manipulación y almacenaje de las mercancías, lo que a la institución le interesaba averiguar era el peso de esos artículos. No

¹⁷ Real Orden de 08/02/1921, Gaceta de Madrid 17/02/1921, pp. 534-538.

¹⁸ Esta reorganización, que implicó no sólo la composición del Consorcio sino también el propio funcionamiento del Depósito, estuvo causada por la creación de la Comisaría Regia en julio de 1925; Real Decreto de 23/07/1925, Gaceta de Madrid 25/07/1925, pp. 587-588. Ver epígrafe 6.4.

¹⁹ CONSORCIO DEL PUERTO FRANCO DE BARCELONA, *Memoria de los trabajos realizados durante los años 1926-1927*, Barcelona, 1928.

sólo porque en los trabajos de descargar, mover y estibar los bultos importaran más sus magnitudes físicas que su valor, sino porque al igual que en los Aranceles, el adeudo de los géneros se realizaba en función del peso de las mercancías. Así, tanto en el Depósito de Barcelona como en el de Bilbao se realizaron estadísticas que recogieron las mercancías en kilogramos y no en pesetas. Y si bien el recinto vizcaíno dispone de una serie continua desde junio de 1920 hasta 1948, sólo detalla su composición por mercancías en el trienio 1930-32²⁰. Entonces, la contracción del comercio internacional posterior a 1929 estaba alterando el movimiento de los Depósitos Francos y, por lo tanto, deformando la imagen que esa estructura pueda ofrecer. Por el contrario, el Consorcio barcelonés puntualiza los distintos artículos introducidos en su recinto desde la primera memoria. Si bien de forma tardía, ofrece la única imagen cuantitativa disponible y significativa sobre el funcionamiento los Depósitos Francos en la etapa de crecimiento de los años veinte.

Tabla 6.4 Movimiento de mercancías en el DF de Barcelona, 1927-30, en Kilogramos

	1927	1928	1929	1930	Total	%
Principales mercancías						
Cereales	169.754	59.711.917	203.723.711	71.636.860	335.242.242	63,4
Legumbres	117.443	1.211.568	9.414.851	6.570.920	17.314.782	3,3
Coloniales	6.061.192	11.523.951	8.731.337	7.717.691	34.034.171	6,4
Aceite de Oliva	106.303	167.832	772.410	382.318	1.428.863	0,3
Huevos	0	57.288	1.027.069	339.241	1.423.598	0,3
Otros alimentos	1.531.306	1.596.229	5.856.888	13.636.237	22.620.660	4,3
Textiles	518.096	658.748	722.442	458.646	2.357.932	0,4
Cueros y pieles	133.281	513.028	471.440	144.797	1.262.546	0,2
Extractos curtientes	10.450	416.321	2.560.829	271.075	3.258.675	0,6
Otros productos químicos	310.623	436.486	303.268	1.411.354	2.461.731	0,5
Automoción	5.424.704	18.754.297	34.762.609	37.228.092	96.169.702	18,2
Maquinaria y motores	576.222	354.213	479.847	668.717	2.078.999	0,4
Otras mercancías	1.004.402	891.307	1.812.244	5.828.653	9.536.606	1,8
Principales mercancías (A)	15.963.776	96.293.185	270.638.945	146.294.601	529.190.507	100,0
Mercancías depositadas (B)	18.441.267	98.106.273	281.610.329	159.718.371	557.876.240	
% A / B	86,6	98,2	96,1	91,6	94,9	

Fuente: CPFB, *Memorias de los trabajos...* de 1926-27, 1928, 1929 y 1930, Barcelona, varios años.

Un pequeño grupo de mercancías concentraba la casi totalidad de los géneros introducidos y extraídos del Depósito Franco de Barcelona. Los automóviles y sus

²⁰ CONSORCIO DEL DEPÓSITO FRANCO DE BILBAO, *Memoria del segundo semestre de 1931*, Bilbao, 1932, p. 8 y CDFBI, *Memoria del segundo semestre de 1932*, Bilbao, 1933, pp. 9-10.

componentes eran los principales artículos en atención a su valor, mientras que por peso eran el trigo y el maíz los que ocupaban la primera posición. Algo rezagados quedaban el café, el cacao y otros coloniales, y aun más lejos las manufacturas textiles, los cueros y otros artículos alimenticios. Apenas tenían importancia los productos químicos, el aceite de oliva o los huevos frescos, y los materiales de construcción tenían una presencia muy marginal en el recinto. Entre las *otras mercancías* caben destacar, por su valor, las máquinas de escribir y los desperdicios de goma, aquellas en los dos primeros ejercicios y éstos en los dos últimos. En su estructura, poco tenía que ver el movimiento del Depósito Franco con el tráfico general del puerto de Barcelona.

Tabla 6.5 Movimiento de mercancías en el DF de Barcelona, 1927-30, en Pesetas

	1927	1928	1929	1930	Total	%
Cereales	46.532	16.914.658	54.004.763	15.373.419	86.339.372	11,5
Legumbres	56.719	633.447	4.435.188	4.393.154	9.518.508	1,3
Coloniales	16.064.893	31.504.921	26.153.680	21.823.685	95.547.179	12,8
Aceite de Oliva	204.102	322.239	2.146.810	1.040.859	3.714.010	0,5
Huevos	0	158.690	3.307.190	1.092.346	4.558.226	0,6
Otros alimentos	2.832.916	3.077.355	7.402.522	16.544.156	29.856.949	4,0
Textiles	953.658	2.879.010	3.287.548	1.326.151	8.446.366	1,1
Cueros y pieles	667.643	2.918.597	1.804.606	568.588	5.959.434	0,8
Materias curtientes	5.717	221.756	2.480.884	274.875	2.983.232	0,4
Otros productos químicos	113.531	158.674	101.877	479.689	853.771	0,1
Automoción	29.569.167	105.923.753	160.067.213	172.817.578	468.377.711	62,6
Maquinaria y motores	1.709.204	1.059.347	1.339.826	1.598.092	5.706.469	0,8
Otras mercancías	5.104.767	6.971.012	4.991.815	9.013.354	26.080.949	3,5
Total seleccionadas	57.328.850	172.743.457	271.523.922	246.345.947	747.942.176	100,0

Fuente: CPFB, *Memorias de los trabajos...* de 1926-27, 1928, 1929 y 1930, Barcelona, varios años.

El *movimiento* del Depósito suma la entrada y la salida de mercancías del recinto. La comparación entre este movimiento y los datos de comercio exterior ofrecidos por la Dirección General de Aduanas a través de los Anuarios Estadísticos²¹ se enfrenta a una gran dificultad. La Aduana, encargada de la administración de la Renta del Arancel, recogía los datos de importación y exportación. Las mercancías introducidas en un Depósito Franco no formaban parte de ese registro. De todos los artículos depositados, sólo podían ser considerados como importaciones o exportaciones los géneros extraídos del Depósito que, siendo extranjeros, fueran introducidos al Mercado Nacional o los

²¹ Hasta 1927 los datos de la Dirección General de Aduanas eran publicados en los Anuarios por mediación del Consejo de Economía Nacional.

que, siendo nacionales, se destinaran a otros países. También eran contabilizados las materias de origen nacional que, en su reintroducción al mercado interior fueran consideradas como importaciones. Fuera quedaban todas aquellas mercaderías foráneas que fueran vueltas a expedir al tráfico internacional y las españolas que, al ser de nuevo introducidas en el país, se pudieran acoger al beneficio de la reimportación.

Tabla 6.6 Origen y destino de las principales mercancías del DF de Barcelona, 1927-30, en porcentajes

	Toneladas Métricas		Origen de las mercancías			Destino de las mercancías		
	Entradas	Salidas	TAN	TN no A	Ext.	Ext.	TN no A	TAN
Automoción	56.699,6	39.452,1	0,0	0,0	100,0	33,7	5,7	60,6
Maíz	85.416,6	79.247,2	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	100,0
Trigo	79.252,4	76.501,4	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	100,0
Café	14.379,2	14.087,8	0,0	0,0	100,0	0,5	1,2	98,3
Cacao	2.266,3	1.929,2	0,0	47,8	52,2	42,0	0,0	58,0
Legumbres	9.425,9	9.588,9	0,0	0,0	100,0	1,3	0,1	98,6
Algodón en rama	598,5	369,0	0,0	0,0	100,0	9,8	0,0	90,2
Lana en rama	585,7	608,9	0,5	0,0	99,5	27,1	0,0	72,9
Cueros y pieles	1.830,4	1.608,0	0,2	0,0	99,8	23,7	0,1	76,2
Máquinas de escribir	524,7	362,2	0,0	0,1	99,8	1,6	6,7	91,7
Desperdicios de goma	3.584,7	3.023,0	0,0	0,0	100,0	0,5	0,0	99,5

Fuente: CPFB, *Memorias de los trabajos...* de 1926-27, 1928, 1929 y 1930, Barcelona, varios años; ver Tabla 5 en los Apéndices Estadísticos

Como ya se ha señalado anteriormente, el Territorio Aduanero Nacional estaba compuesto por la Península, excepto Portugal, y la Islas Baleares. Fuera de esa circunscripción pero bajo la soberanía del Estado quedaban las Canarias y las otras Posesiones en el continente africano. Salvo en un caso, prácticamente la totalidad de las mercancías introducidas en el Depósito barcelonés procedían del extranjero. En una muy amplia mayoría los artículos extraídos de él se despachaban al Mercado Nacional. De forma íntegra el maíz argentino, el trigo norteamericano y los desperdicios de goma eran importados, así como el café, las legumbres y las máquinas de escribir²². Otros productos escapaban muy moderadamente de este esquema. La industria del automóvil, tratada con mayor detalle en el próximo epígrafe, distribuía entre los mercados más cercanos a España los artículos llegados mayoritariamente de Estados Unidos. El cacao, casi en su mitad procedente de Fernando Poo, se destinaba en sendas quintas partes a Francia y

²² Los desperdicios de goma procedían de economías industriales como Inglaterra, Holanda o Estados Unidos. Las máquinas de escribir, llegadas por piezas o ya montadas, eran originarias de Estados Unidos y Alemania. El café, en grano, llegaba principalmente desde Colombia, Venezuela, Brasil y El Salvador.

Alemania. La lana en rama y los cueros, y en menor medida el algodón, también eran exportados a los países limítrofes, especialmente Italia y la república gala. Si el Depósito Franco de Barcelona realizaba una actividad reexportadora notable, sobre todo por la participación en valor y cantidad de los automóviles y el cacao, su papel exportador era nulo. Entre las mercancías seleccionadas, los productos nacionales participaban de una forma muy marginal. Apenas algún coche, unos cientos de kilogramos de lana en rama y cueros, y alguna máquina de escribir defectuosa devuelta al fabricante²³.

Importar desde el Depósito Franco era interesante desde el momento en el que poder cambiar las mercancías de envase y aplicarles algunos aprestos permitía acondicionar esos artículos a las características y preferencias del mercado de consumo de un país. Realizar el almacenamiento en esta institución ayudaba a los operadores frente a las exigencias comerciales y fiscales en las que se desenvolvía su actividad. El café, por ejemplo, llegaba en grandes lotes desde las regiones productoras, pero no era despachado a consumo inmediatamente ni de una sola vez. En el recinto franco esa importación se podía dosificar, adaptándola al ritmo de absorción del mercado interior. Mientras permaneciera en el recinto, el género depositado no debía satisfacer ningún derecho arancelario o fiscal. Además, frente al de Comercio, en el Depósito Franco este artículo podía ser extraído de los grandes sacos de yute, en los que había sido transportado, y proceder a su tostado y empaquetado para su distribución al por menor. Con mercancías más problemáticas como el trigo este recinto permitía hacer acopios de grano extranjero, en suelo nacional, en espera de que se dieran las mejores condiciones comerciales y aduaneras para su importación²⁴. Mientras aquellas estaban vinculadas al nivel de precios existente en un mercado, éstas podían depender de la implementación de alguna rebaja arancelaria o de la derogación de una prohibición previa.

Por el contrario, captar exportaciones era más complicado. Muchos productos, ya primeras materias o bienes intermedios, ya artículos de consumo, eran producidos y

²³ Ver Tabla 5 en los Apéndices Estadísticos

²⁴ Desde la perspectiva de la política económica, que en algunos años prohibió la importación de este cereal; BARCIELA LÓPEZ, Carlos y GARCÍA GONZÁLEZ, Aurelio, “Un análisis crítico de las series estadísticas de los precios del trigo entre 1937 y 1980”, en *Agricultura y Sociedad*, nº 29, 1984, p. 71, FERNÁNDEZ HIDALGO, María del Carmen y GARCÍA RUIPÉREZ, Mariano, “El comercio triguero y las Juntas Locales (1932-1934). Organización y tipología documental”, en *Agricultura y Sociedad*, nº 56, 1990, pp. 291-322 y PINILLA NAVARRO, Vicente, “Cambio agrario y comercio exterior en la España contemporánea”, en *Agricultura y Sociedad*, nº 75, 1995, pp. 165-169

exportados tal y como sus compradores los requerían. Así mismo, el perfeccionamiento de mercancías en tránsito era difícil cuando su transformación ya estaba comprometida en otros puertos. Hacerse un hueco en la división internacional del trabajo no era tarea sencilla y no todo se resolvía por la mera institucionalización de una herramienta de comercio. Además, el esfuerzo por conquistar nuevos mercados desde el Depósito Franco estaba entorpecido por el procedimiento establecido. Por una parte el empleo de géneros nacionales era obstaculizado por la imposibilidad de acoger al régimen de reimportación las mercancías que volvieran a ser introducidas en el Mercado Nacional. Por otra parte, la franquicia arancelaria sobre cualquier género enviado al extranjero estaba sujeta a la recepción, por parte de la Aduana de salida, de un certificado de llegada expedido por un cónsul²⁵. En el Depósito Franco de Barcelona, aparte de las labores de acumulación y despacho de mercancías, a lo largo de la década de 1920 se desarrollaron algunas de las operaciones autorizadas, como el tostado del café, el descascado del cacao, el lavado de las lanas y el tratamiento de cueros y pieles. No ocurrió lo mismo con el aserrado y la trituration de las maderas, ni con la obtención de aceites de semillas²⁶. En un plazo muy breve desde su puesta en funcionamiento, estos recintos conocieron un desarrollo notable y no todo se debió a la gama de operaciones inicialmente prevista.

²⁵ A mediados del decenio, el Consorcio del Depósito de Bilbao se había quejaba ante el Ministerio de Hacienda, solicitando que “[...] al igual que se autoriza por el art. 24 de la disposición VI para la aplicación del Arancel la admisión con franquicia de mercancías nacionales que después de exportadas son devueltas a España, se autorice igualmente la admisión con franquicia de dichas mercancías que hayan de ser devueltas a territorio aduanero español bien desde los almacenes de un Depósito Franco o desde un punto de destino en el extranjero [...] Que en caso de exportación no sea obligatorio justificar ante la Aduana la llegada de la mercancía a su destino, a semejanza de los legislado sobre mercancías sujetas a la devolución de derechos para las que basta justificar con la factura de exportación su salida del Reino”; CDFBI, *Memoria del primer semestre de 1926*, Bilbao, 1926, p. 9.

²⁶ Esto se pudo deber a que en Depósito Franco no se pensaba comercializar directamente estos aceites, sino utilizarlos para refinar el de oliva y esta operación no estaba contemplada.

6.2 LOS DEPÓSITOS FRANCOS Y LA INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL

En Arancel de 1906 incluyó por vez primera partidas para el adeudo de los automóviles, mediante derechos específicos. Porcentualmente, la incidencia de este tributo sobre el valor de los chasis era de un 40 por ciento²⁷, mientras que sobre el de los *carruajes con motor* completos estaba entre un 20 y un 22 por ciento²⁸. Por vehículos *completos* se entendían aquellos donde la armadura y el motor estuviesen ensamblados y sólo quedaran por incorporar los ejes, las ruedas y “otros accesorios”²⁹. Además, mientras los automóviles terminados aforaban por unidad, los chasis lo hacían por peso bruto, debiéndose añadir al peso de la propia mercancía el del embalaje de madera³⁰. En la revisión arancelaria de 1912 se mantuvo la mayor presión del tributo sobre las armaduras³¹ que sobre los vehículos completos³². Éstos, además, no contaban con un derecho propio; al peso del automóvil³³ le era imputado el gravamen fijado para los cha-

²⁷ Los chasis, denominados *armaduras de hierro o acero*, para vehículos automóviles adeudaban por la partida 564 del Arancel, según peso bruto, 120 pesetas los 100 kilogramos por la Tarifa autónoma y 100 pesetas por la convencional. La mercancía había sido valorada en tres pesetas por kilogramo, quedando el derecho *ad valorem* fijado en 40,0 y 33,3 por ciento, respectivamente. Real Decreto de 23/03/1906, Gaceta de Madrid 31/03/1906, p. 1273 y Real Orden de 06/04/1906, Gaceta de Madrid 10/04/1906, p. 115.

²⁸ Las Berlinas de dos asientos, las de cuatro, las de seis y los restantes carruajes automóviles, todos ellos con motor, aforaban por las partidas 567, 569, 571 y 573. Cada tipo de vehículo adeudaba, por unidad e independientemente del país de origen, 1.400, 2.000, 400 y 600 pesetas, respectivamente, siendo sus valoraciones 6.400, 10.000, 2.000 y 3.000 pesetas. Los derechos porcentuales eran, por lo tanto de 21,875 para las primeras y de 20,0 en el resto. Real Decreto de 23/03/1906, Gaceta de Madrid 31/03/1906, p. 1273 y Real Orden de 06/04/1906, Gaceta de Madrid 10/04/1906, p. 115.

²⁹ Real Decreto de 23/03/1906, Gaceta de Madrid 31/03/1906, p. 1276, nota 66 al Arancel.

³⁰ Adición que no debía ser liviana si hacemos caso de la Cámara Sindical del Automóvil que, en su solicitud de que los componentes de automoción aforasen por peso neto, señalaban que “[...] con el actual régimen de adeudo de los automóviles [...] se incluye en el peso adeudable el de la caja de madera [...] lo que recarga en 700 ó 800 pesetas los derechos de los carruajes”; Real Orden de 01/08/1918, Gaceta de Madrid 10/09/1918, p. 678.

³¹ Entre las armaduras se establecía una distinción entre los chasis de masa inferior a mil kilogramos y los de masa superior, adeudando ambos por peso bruto. Estas armaduras aforaban por las partidas 579 y 580; Real Decreto de 27/12/1911, Gaceta de Madrid 30/12/1911, p. 797.

³² Los vehículos completos estaban divididos en automóviles abiertos y cerrados, y camiones, adeudando aquellos por unidad y éstos por peso neto; Las berlinas abiertas, las cerradas y los camiones correspondían a las partidas 586, 587 y 589; Real Decreto de 27/12/1911, Gaceta de Madrid 30/12/1911, p. 797. Los camiones, en su introducción, debían contar siempre con motor y “[...] la parte de caja o carrocería de que necesariamente han de estar provistos”; Real Orden de 01/08/1918, Gaceta de Madrid 10/09/1918, p. 679.

³³ El aforo de las berlinas se realizaba, según se tratase de automóviles abiertos, partida 586, o de automóviles cerrados, partida 587, descontando del peso total del vehículo 200 o 400 kilogramos, respectivamente. El resultado correspondía teóricamente al peso del chasis por el que debían adeudar; Real Decreto de 27/12/1911, Gaceta de Madrid 30/12/1911, 797, nota 82 al Arancel.

sis³⁴. En 1906 los vehículos terminados habían resultado favorecidos respecto de su importación por piezas. Seis años después, a igualdad de peso, los automóviles quedaban menos gravados relativamente cuanto mayor fuera su precio, puesto que pagaban el mismo derecho específico³⁵. Este diferente coste estaba originado en el valor que incorporaran, ya por elementos mecánicos ya por la calidad o el lujo de los acabados³⁶. En la segunda década del siglo XX, no sólo quedaban beneficiados los automóviles terminados respecto de su importación por piezas, sino también los coches de lujo respecto de la incipiente clase de los utilitarios.

La industria automovilística fue la primera actividad que se añadió a la lista de operaciones autorizadas en los Depósitos Francos, si bien de una forma muy modesta al principio. La importación a España de automóviles montados era preferible a su entrada por piezas, pero su transporte no. Enviar coches desde Estados Unidos a Europa, en barco, resultaba más barato si se realizaba con ellos desmontados, ocupando así menos espacio de bodega por vehículo³⁷. Contemplada entre las operaciones inicialmente autorizadas en el régimen franco, para tratar de conciliar ambas exigencias, Ford Motor Co. inició su actividad en el recinto de Cádiz, poco antes de constituir formalmente su filial española³⁸. En el recinto se cambiaban las pesadas cajas de madera, con las que los componentes habían sido transportados, por embalajes de arpillera, mucho más ligeros, con los que se realizaba el despacho a consumo³⁹. También podía combinarse este cambio de envases con la mezcla de mercancías, uniendo el contenido de varios bultos

³⁴ Al derecho del chasis se le añadían 200 pesetas si se trataba de automóviles abiertos o 300 si eran berlinas cerradas, partidas 586 y 587; Real Decreto de 27/12/1911, Gaceta de Madrid 30/12/1911, p. 797.

³⁵ Toda vez que el derecho de importación gravaba en función de un canon fijo respecto del peso supuesto del chasis.

³⁶ En la determinación del precio de un automóvil no sólo influía la cantidad de componentes que incorporara, sino también el valor unitario de cada pieza.

³⁷ Al coste de transporte debía sumarse las acusadas alzas que la Primera Guerra Mundial estaba causando en el flete y en los seguros marítimos; Real Orden de 01/09/1919, Gaceta de Madrid 09/09/1919, p. 837.

³⁸ ESTAPÉ TRIAY, Salvador, "Estrategia y organización de una filial: el caso de Ford Motor Company en España, 1920-1954", en *Fundación Empresa Pública*, Programa de Historia Económica, Documento de Trabajo nº 9.807, Madrid, 1998, pp. 14, 21 y 52.

³⁹ "[...] en el puerto de Cádiz, valiéndose del Depósito Franco, en el que se permite el cambio de envases, salen los automóviles con un ligero envase, mientras que en Barcelona, como no funciona el Depósito de la misma clase, no se puede realizar dicha operación [...]"; Real Orden de 01/08/1918, Gaceta de Madrid 10/09/1918, p. 678.

en un único lote a importar. El resultado era la reducción de la tara sobre el peso total a declarar⁴⁰.

La consecución por los importadores catalanes del adeudo de las piezas de automóviles por su peso neto⁴¹, a finales del verano de 1918, no supuso la liquidación de las ventajas del Depósito Franco. Esa misma disposición mantuvo la estructura impositiva del Arancel, discriminando la entrada de componentes respecto de la de vehículos completos⁴². En el otoño de 1919 Ford Motor Co. obtuvo autorización para montar los vehículos que, por piezas, traía a España desde el otro lado del Atlántico⁴³. Se trataba de una operación *comercial* consistente en montar el chasis, ensamblarlo al motor y a otros componentes extranjeros. A ese *grupo motor*⁴⁴ se añadía una carrocería elaborada con materiales de procedencia nacional⁴⁵. El producto resultante podía despacharse al Mercado Nacional, adeudando como vehículo terminado, o enviarse a otros destinos, como Portugal y el Norte de África⁴⁶, sin que el precio de los automóviles hubiera su-

⁴⁰ “[...] el Comercio, haciendo uso de las facultades concedidas a dicho establecimiento, ha encontrado el medio de eludir el precepto que señala el aforo por peso bruto de las armaduras de los automóviles, practicando la operación del cambio de envases y extrayendo del Depósito los carruajes con un ligero envase compuesto de una arpillera o simples listones, disminuyendo así el peso del recipiente [nuevo] y exportando el envase [anterior] o declarándolo para consumo, pues en este caso adeuda como manufactura de madera un derecho más reducido”; Real Orden de 01/08/1918, Gaceta de Madrid 10/09/1918, p. 678.

⁴¹ Real Orden de 01/08/1918, Gaceta de Madrid 10/09/1918, p. 679.

⁴² La Dirección General de Aduanas adujo la clausura de las Cortes y algunos problemas técnicos en las Ordenanzas para justificar su negativa a alterar la estructura impositiva del Arancel. Más probable parece la falta de voluntad para cambiar esa situación, junto con las presiones del sector siderometalúrgico, mucho más influyente que los importadores de automóviles. Además éstos, pequeñas empresas dedicadas al ensamblado de automóviles, a veces meros talleres de carrozaje, tenían una capacidad de presión muy inferior a la de los fabricantes norteamericanos que, como Ford o algo más tarde General Motors, en pleno proceso de multinacionalización empezaron a funcionar no sólo como suministradores, sino también como importadores y ensambladores en los mercados de destino; Real Orden de 01/08/1918, Gaceta de Madrid 10/09/1918, pp. 678-679.

⁴³ De la capacidad negociadora de una empresa como Ford puede dar idea la premura con la que fue resuelta su solicitud, presentada a comienzos de agosto de 1919 y resuelta en los primeros días de noviembre de ese año. Incluso, cabe señalar la proximidad de fechas entre la Real Orden de solicitud y la de autorización, y sus respectivas publicaciones. En el primer caso su aparición en la Gaceta de Madrid distó ocho días de su disposición y apenas tres en el segundo; Real Orden de 01/09/1919, Gaceta de Madrid 09/09/1919, pp. 836-837 y Real Orden de 06/11/1919, Gaceta de Madrid 09/11/1919, pp. 590-591.

⁴⁴ Para Salvador Estapé “[...] los órganos esenciales del vehículo [...]” son el motor, la caja de cambios, la transmisión y el diferencial que, montados sobre el chasis, conforman el Grupo Motor, según acepción de Elena San Román; ESTAPÉ TRIAY, Salvador, “Estrategia y organización.... op. Cit.”, p. 52.

⁴⁵ “[...] Ford Motor Company ha creído conveniente instalar en el Depósito Franco de Cádiz un gran taller de montaje de coches automóviles, con las piezas sueltas que reciba de su fábrica y la construcción de las carrocerías con los materiales que adquiera en España”; Real Orden de 01/09/1919, Gaceta de Madrid 09/09/1919, p. 837.

⁴⁶ Real Orden de 01/09/1919, Gaceta de Madrid 09/09/1919, p. 836. “El territorio que según Detroit debía suministrar la planta de montaje de Cádiz era el formado por: España, Portugal, Gibraltar, Azores,

frido el pago previo de los derechos arancelarios españoles por sus componentes. Estas actividades pasaron a realizarse en un taller externo al recinto original de la Junta de Obras pero adscrito igualmente al régimen del Depósito Franco de Cádiz⁴⁷. Frente a las protestas que surgieron por parte de otros constructores automovilísticos del país, como Hispano-Suiza⁴⁸, la Administración alegó que la autorización no eximía a esos automóviles, si eran importados⁴⁹, de satisfacer los derechos arancelarios “[...] *única protección* otorgada a nuestras industrias actuales”⁵⁰.

A comienzos de 1922 el taller de montaje de Ford en Cádiz fue excluido del régimen de Depósito Franco, a petición de la propia empresa⁵¹. En febrero de ese año había entrado en vigor un nuevo Arancel⁵² que cambió la estructura impositiva sobre las importaciones del sector automovilístico. La tributación de los componentes fue igualada a la de los vehículos terminados⁵³, adeudando todos ellos la mitad de su valor⁵⁴, salvo para los automóviles de alta gama y los camiones, en los que se fomentaba

Marruecos, Argelia, Túnez, Trípoli, Río de Oro, Libera, Camerún, Congo belga, Congo portugués, Costa Oeste alemana y Senegal”; ESTAPÉ TRIAY, Salvador, “Estrategia y organización.... op. Cit.”, p. 21.

⁴⁷ El taller se instaló en la llamada “fábrica de cervezas de la segunda aguada”; Real Orden de 01/09/1919, Gaceta de Madrid 09/09/1919, p. 837.

⁴⁸ Ford Motor Co. y Crédito & Docks, entidad encargada de realizar la solicitud en nombre de la empresa, habían señalado los beneficios que supondría la creación de puestos de trabajo y la importación de los automóviles completos. Respecto del despacho a consumo por componentes, el adeudo de los vehículos, si bien menor en porcentaje, implicaba un mayor derecho en términos absolutos; Real Orden de 01/09/1919, Gaceta de Madrid 09/09/1919, p. 837. Los detractores, aun admitiendo este extremo, señalaron que el fin del Depósito Franco era fomentar las exportaciones y no facilitar las importaciones. Afirmaron además que el trabajo generado en Cádiz no compensaba la pérdida del margen protector que hasta entonces había representado la adición del flete al Arancel; Real Orden de 06/11/1919, Gaceta de Madrid 09/11/1919, p. 590.

⁴⁹ Real Orden de 01/09/1919, Gaceta de Madrid 09/09/1919, p. 837.

⁵⁰ Real Orden de 06/11/1919, Gaceta de Madrid 09/11/1919, p. 591. La cursiva es mía.

⁵¹ Real Orden de 21/03/1922, Gaceta de Madrid 29/03/1922, pp. 1286-1287.

⁵² Este Arancel tomó el nombre de su patrocinador, Francisco Cambó y Batlle, entonces Ministro de Hacienda. Real Decreto de 12/02/1922, Gaceta de Madrid 13/02/1922, pp. 602-672.

⁵³ Automóviles completos con un valor inferior a las 20.000 pesetas, camiones y autobuses, chasis motorizados para camiones, motores de gasolina de bajo cubaje, con un peso inferior a una tonelada, armaduras sin motor, suspensiones, transmisiones y otras piezas adeudaban todos ellos un 50 % de su valor. Si procedían de un país con el que hubiera firmado un acuerdo comercial, estas partidas debían satisfacer un 25 %, pero en contrapartida todas, salvo los motores, estaban obligadas a presentar una Certificación de origen, para poder aplicar la Tarifa convencional; Real Decreto de 12/02/1922, Gaceta de Madrid 13/02/1922, pp. 609, 627 y 633, partidas 495, 497, 729, 731 y 732.

⁵⁴ Uno de los principales problemas en la implementación del sistema *Ad Valorem* fue la permanencia de los procedimientos diseñados para un Arancel *Ad Speciem*, toda vez que la nueva Ordenanza de Aduanas no entró en vigor hasta 1925. A este problema se unía la falta de valoraciones oficiales que obligaba a imponer estos derechos sobre los precios corrientes de las mercancías; Real Decreto de 12/02/1922, Gaceta de Madrid 13/02/1922, pp. 602-672 y Real Decreto de 14/11/1924, Gaceta de Madrid 17/11/1924, pp. 777-778.

la importación del grupo motor para su posterior carrozaje en España⁵⁵. En general, el Arancel de 1922 supuso un fuerte incremento de la imposición con respecto al de 1906⁵⁶. En particular, para Ford Motor Co. se equiparaban los derechos *Ad Valorem* sobre sus automóviles con los exigidos sobre sus componentes, importados para ser ensamblados en el interior del Territorio Aduanero⁵⁷. Por otra parte, la multinacional tenía previsto incluir, además del ensamblaje, la fabricación de algunas piezas y componentes mecánicos⁵⁸. Operaciones éstas que no estaban previstas en el Depósito Franco, moviendo a la empresa norteamericana a solicitar la segregación de este régimen⁵⁹.

Al año siguiente, en 1923, la factoría Ford se trasladó de Cádiz a Barcelona⁶⁰. Al abandonar el régimen franco, las ventajas de localización de la ciudad andaluza habían desaparecido frente a Barcelona. En esta ciudad se podía contar con un fuerte tejido industrial, mano de obra especializada, un mercado de consumo potencial más amplio y mejores comunicaciones con el centro de la Península⁶¹. Además, el puerto catalán ya

⁵⁵ Mientras los motores de alto cubicaje, aquellos que pesaban más de mil kilogramos, adeudaban un 30 %, los automóviles completos cuyo precio fuera superior a las 20.000 pesetas y cualquier carrocería debían satisfacer el 60 % de su valor, o la mitad de esas tarifas si adeudaban por la segunda columna; Real Decreto de 12/02/1922, Gaceta de Madrid 13/02/1922, pp. 627 y 633, partidas 496, 498, 730 y 733.

⁵⁶ En la reforma arancelaria de 1906, como ya se ha visto, los automóviles completos apenas satisfacían un 20 % de su valor y las armaduras un máximo del 40 %; Real Decreto de 23/03/1906, Gaceta de Madrid 31/03/1906, p. 1273 y Real Orden de 06/04/1906, Gaceta de Madrid 10/04/1906, p. 115.

⁵⁷ El vehículo fabricado por esta empresa, el famoso Ford T, era un automóvil que, completo, estaba valorado por debajo de las 20.000 pesetas y cuyo motor, de cuatro cilindros, pesaba menos de mil kilogramos.

⁵⁸ “[...] Ford Motor Company se propone ampliar y desarrollar la industria mediante la construcción directa de partes mecánicas del automóvil de su marca, con objeto de llegar a su construcción total”; Real Orden de 21/03/1922, Gaceta de Madrid 29/03/1922, p. 1286. Según Steven Tolliday la estrategia para Ford diseñada por William Knudsen, siendo todavía ejecutivo de esta compañía, a comienzos de los años veinte estaba basada en cuatro plantas de ensamblaje, Manchester, Cádiz, París y Copenhague, y seis zonas de venta. Cada división europea era autónoma respecto de las demás y debía estar bajo el control directo de Detroit; TOLLIDAY, Steven, “The origins of Ford of Europe: from multidomestic to transnational corporation, 1903-1976”, en BONIN, Hubert, LUNG, Yannick y TOLLIDAY, Steven, *Ford, The european history, 1903-2003*, volumen I, París, 2003, pp. 158-159.

⁵⁹ La exclusión de la fábrica del régimen de Depósito Franco exigía que la maquinaria, el utillaje y todas las mercancías fuesen despachados a consumo, satisfaciendo los derechos de importación correspondientes, salvo los aparatos e instrumentos nacionales previa “[...] escrupulosa comprobación de su identidad”, a efectos de su reimportación en franquicia; Real Orden de 24/03/1915, Gaceta de Madrid 14/04/1915, art. 10 y Real Orden de 21/03/1922, Gaceta de Madrid 29/03/1922, p. 1287.

⁶⁰ NADAL OLLER, Jordi y TAFUNELL SAMBOLA, Xavier, *San Martí de Provençals, pulmó industrial de Barcelona, 1847-1992*, Barcelona, 1992, pp. 180-181 y ESTAPÉ TRIAY, Salvador, “Estrategia y organización.... op. Cit.”, p. 14.

⁶¹ ESTAPÉ TRIAY, Salvador, “Estrategia y organización.... op. Cit.”, pp. 22-23. NADAL OLLER, Jordi y TAFUNELL SAMBOLA, Xavier, *San Martí de Provençals... op. Cit.* pp. 181-182 y TOLLIDAY, Steven, “The origins of Ford.... op. Cit.”, pp. 159-160.

disponía de un Depósito Franco, plenamente operativo desde 1921⁶². En diciembre de 1926, poco después de concluir la construcción de la factoría, Ford solicitó la adscripción de su planta barcelonesa al régimen franco⁶³, que le fue concedida en marzo del año siguiente⁶⁴. Esta autorización también fue resuelta con premura y, al igual que en Cádiz casi ocho años antes, frente a la oposición de Hispano-Suiza. Ante las reclamaciones de este constructor, la Administración argumentó que “[...] los coches que del Depósito salgan para el extranjero no dañan el mercado español [...] y los importados han de satisfacer los derechos arancelarios, *principal protección* otorgada a nuestras industrias [...]”⁶⁵. Llama la atención que, en los pocos años transcurridos entre la disposición a favor de Cádiz y ésta, el Ministerio de Hacienda pasara a reconocer, en la retórica de sus documentos oficiales *públicos*, la existencia de herramientas de intervención económica distintas de las aceptadas por el liberalismo clásico del siglo XIX⁶⁶.

El Depósito Franco ofrecía flexibilidad y, al tiempo, estabilidad frente a las condiciones impuestas por la Administración. En primer lugar, a las constricciones propias del Arancel se añadió la conversión en derechos específicos⁶⁷ de los *Ad Valorem* inicialmente establecidos en las partidas relacionadas con la industria automovilística⁶⁸. En segundo lugar, en los años veinte se sucedieron las medidas destinadas a fomentar la industria nacional que, además de resultar confusas en su redacción, carecieron de con-

⁶² CPFB, *Memoria de los trabajos realizados durante el año 1928*, Barcelona, 1929, p. 16.

⁶³ “[...] esta petición obedece a reiteradas insinuaciones primero y peticiones concretas después, de importantes industriales de Norteamérica [...]”; Real Orden de 08/01/1927, Gaceta de Madrid 12/01/1927, p. 268.

⁶⁴ Real Orden de 25/03/1927, Gaceta de Madrid 09/04/1927, pp. 257-258.

⁶⁵ Real Orden de 25/03/1927, Gaceta de Madrid 09/04/1927, p. 258. La cursiva es mía.

⁶⁶ Incluso un poco antes, en 1924, los redactores de Presidencia no se habían resistido a constatar que “La experiencia demuestra que no basta en muchos casos la protección arancelaria y que ciertos problemas de baratura, que es necesario solucionar con prestezas, se eternizan [...]”; Real Decreto de 30/04/1924, Gaceta de Madrid 02/05/1924, p. 634.

⁶⁷ Ante las dificultades para elaborar una Tabla de Valoraciones oficial, en mayo de 1922 ya se había permitido aplicar los derechos de arancel sobre los precios de las mercancías. Finalmente, en junio de 1923, se optó por transformar en específicas las imposiciones *Ad Valorem*, una posibilidad ya prevista apenas unas semanas después de publicarse el Arancel de 1922; Ley de 22/04/1922, Gaceta de Madrid 23/04/1922, pp. 298-299, Real Orden de 23/05/1922, Gaceta de Madrid 26/05/1922, p. 723 y Real Decreto de 12/06/1923, Gaceta de Madrid 14/06/1923, pp. 1031-1034.

⁶⁸ Si bien esta modificación simplificaba la administración del Tributo, podía complicar la gestión de los importadores por la inadaptación de los derechos específicos respecto de la estructura y evolución de los productos y de sus valores mercantiles. Esa distancia era mayor cuanto menor diligencia hubiera por parte de la Administración en actualizar dichas imposiciones.

tinuidad⁶⁹. El régimen franco no sólo proporcionaba una cierta continuidad en las condiciones de acceso al mercado español; también facilitaba la adaptación de la filial española a las directrices de la compañía norteamericana. En 1928 las divisiones europeas de Ford tuvieron que enfrentar una nueva estrategia diseñada desde Detroit, que conllevó nuevos modelos de producción, de gestión y de vehículo. En lo productivo, las ensambladoras de cada país pasaron a organizarse en torno a la planta británica de Dagenham⁷⁰. Financieramente, la constitución de Ford Motor Ibérica permitió a inversores nacionales participar en la dirección de la empresa, algo que anteriormente estaba reservado exclusivamente al capital norteamericano⁷¹. Por último, el Ford T fue reemplazado por una versión del modelo A diseñada para Europa y otros utilitarios, vehículos tecnológicamente más complejos que aquel⁷².

A comienzos de 1927 la planta de montaje de Ford en la Avenida de Icaria, en el Poblenou, fue autorizada a funcionar dentro del régimen franco⁷³. Éste amplió sus atribuciones comerciales, en octubre de ese año, con la reordenación de la Intervención de Aduanas en los Depósitos en octubre de 1927⁷⁴. Dirigida “[...] a facilitar la concu-

⁶⁹ En abril de 1924 se aprobaron unas bases para la concesión de auxilios a la Creación y Desarrollo de las Industrias que sustituía a las establecidas en 1917, de las que se reconocía que “[...] no han alcanzado todo lo que había derecho a esperar [...]”; Ley de 02/03/1917, Gaceta de Madrid 03/03/1917, pp. 516-518 y Real Decreto de 30/04/1924, Gaceta de Madrid 02/05/1924, pp. 634-638, cita en p. 634. En 1927 el sistema de auxilios a la industria nacional fue ampliado al sector automovilístico, incluyendo una definición de *fabricante nacional* lo suficientemente ambigua como para incluir a la propia Ford Motor Co. y una muy confusa redacción de las condiciones de solicitud, concesión y disfrute de los auxilios; Real Decreto Ley de 09/04/1927, Gaceta de Madrid 10/04/1927, art. 1 y 5. A comienzos de 1930 el sistema de beneficios establecido en 1924 fue sustituido por otro, que incluía no pocas variaciones, poco antes de que el Ministro de Economía Nacional, Julio Wais, estableciera una serie de recargos a los derechos arancelarios sobre varias partidas, incluidas las relativas a los automóviles; Real Decreto Ley de 31/12/1929, Gaceta de Madrid 01/01/1930, pp. 4-8 y Ley de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 23/07/1930, pp. 539-542. Algunas de estas disposiciones fueron derogadas tras la instauración de la Segunda República; otras sufrían importantes modificaciones en su aplicación.

⁷⁰ Hasta 1928, cada factoría europea había dependido casi exclusivamente de los suministros llegados desde el otro lado del Atlántico, manteniendo una amplia autonomía respecto de las demás filiales; TOLLIDAY, Steven, “The origins of Ford.... op. Cit.”, p. 161 y ESTAPÉ TRIAY, Salvador, “Estrategia y organización.... op. Cit.”, pp. 46-52.

⁷¹ El capital indígena, con una gran presencia de inversores catalanes, participó hasta en un 40 % del accionariado de Ford Motor Ibérica; ESTAPÉ TRIAY, Salvador, “Estrategia y organización.... op. Cit.”, pp. 17-21 y 39-42.

⁷² Los nuevos vehículos, debido a su mayor complejidad mecánica y sofisticación, incorporaban mayor valor añadido tanto en sus componentes como en las propias labores de montaje; TOLLIDAY, Steven, “The origins of Ford.... op. Cit.”, pp. 160 y 162.

⁷³ Real Orden de 08/01/1927, Gaceta de Madrid 12/01/1927, p. 268 y Real Orden de 25/03/1927, Gaceta de Madrid 09/04/1927, p. 258.

⁷⁴ Real Decreto de 02/10/1927, Gaceta de Madrid 05/10/1927, pp. 110-111.

rrencia de mercancías extranjeras y a simplificar los trámites burocráticos [...]”⁷⁵, esta reforma permitía, entre otras medidas, admitir mercancías bajo puntualización genérica⁷⁶, refundir varias declaraciones en una sola y prescindir de la certificación consular de llegada a destino⁷⁷. El Depósito Franco era una plataforma idónea para destinar los automóviles producidos a España⁷⁸ o a otros mercados del área⁷⁹, según conviniera, sin haber sufrido previamente el recargo de la importación de los bienes intermedios, o el de la maquinaria⁸⁰. Con mayor liberalidad que en 1919, la factoría podía ensamblar en régimen franco⁸¹ vehículos a partir de chasis y motores recibidos de Norteamérica o de Europa, a los que se añadían otros componentes suministrados por auxiliares situados

⁷⁵ Real Decreto de 02/10/1927, Gaceta de Madrid 05/10/1927, p. 110.

⁷⁶ Hasta entonces, en el régimen de Depósito Franco, al igual que en el ordinario, habían sido obligatorias las declaraciones bajo puntualización individual. Si la mercancía era un todo homogéneo su despacho no se complicaba; pero, generalmente, los géneros importados o exportados se componían de varias materias, debiéndose detallar o puntualizar cada una de ellas. Esta exigencia hacía más compleja y lenta la administración aduanera del régimen franco, pudiendo un Vista exigir cuantas aperturas e inspecciones quisiera para comprobar el contenido de los bultos. Este modo de intervenir las actividades del Depósito no sólo hacía más farragosas las formalidades burocráticas exigidas a los operadores, sino que retrasaba la propia realización de los despachos o incluso podía ocasionar su cancelación, por las dilaciones impuestas; Real Decreto de 14/11/1924, Gaceta de Madrid 17/11/1924, art. 87-96 y 233.

⁷⁷ El contenido de esta disposición va a ser explicado con mayor detalle más adelante, en el epígrafe 6.4; Real Decreto de 02/10/1927, Gaceta de Madrid 05/10/1927, art. 1, apartados a), i) y k).

⁷⁸ Desde el principio se presentó como una ventaja la importación al Mercado Nacional de los automóviles tras haber sido ensamblados en el Depósito Franco. “[...] lo que pasa por nuestro país, sin dejar otra huella que la inherente al acarreo, ofrecería a la mano de obra y fabricación española una participación efectiva [...]”; Real Orden de 08/01/1927, Gaceta de Madrid 12/01/1927, p. 268. “[...] con la concesión que se interesa se favorece también al trabajo nacional, dado el número de obreros que necesariamente han de ser empleados [...]”; Real Orden de 25/03/1927, Gaceta de Madrid 09/04/1927, p. 258. “[...] hoy queda en Barcelona un capital importante representado por transportes, mano de obra, materiales complementarios [...] cuando la industria automovilística se organice y sistematice racionalmente, tal como corresponde a la importancia enorme que el motor adquiere en todas las manifestaciones de la vida económica [...] el Puerto Franco de Barcelona será un auxiliar poderoso para facilitar la competencia con la industria extranjera”; CPFB, *Memoria... op. Cit.* 1929, p. 20.

⁷⁹ “El Depósito Franco de Barcelona puede hoy ponerse en condiciones de ser el centro receptor y distribuidor de los automóviles que Norteamérica envía a todos los países del sur de Europa, norte de África y Portugal”; Real Orden de 08/01/1927, Gaceta de Madrid 12/01/1927, p. 268. “[...] se montarán, tapizarán y equiparán definitivamente los coches que la Ford Motor Company reexporte luego a Italia, Sur de Francia, Norte de África y Portugal [...]”; CPFB, *Memoria... op. Cit.* 1928, p. 119. El área de distribución de la factoría barcelonesa estaba compuesta por Italia, Portugal, Rumanía, Albania, Argelia, Marruecos, Gibraltar, Francia y Canarias; CPFB, *Memoria... op. Cit.* 1929, p. 20 y CPFB, *Memoria anual de la Zona Franca de Barcelona, 1929*, Barcelona, 1930, p. 29.

⁸⁰ Real Orden de 24/03/1915, Gaceta de Madrid 14/04/1915, art. 10 y Real Orden de 08/02/1921, Gaceta de Madrid 20/02/1921, p. 560.

⁸¹ La factoría, situada en la Avenida de Icaria, distaba casi cuatro kilómetros del recinto franco portuario. Su habilitación fue recomendada “[...] pues en los que actualmente posee el Consorcio es imposible realizar muchas de las operaciones autorizadas por las Leyes y Reglamentos por que se rige aquel [...]”; Real Orden de 08/01/1927, Gaceta de Madrid 12/01/1927, p. 268.

tanto en el extranjero como en España⁸². Desde 1928, primer ejercicio con Ford plenamente operativa en régimen de Depósito, la actividad creció fuertemente. La entrada de automóviles a ensamblar casi se quintuplicó, mientras la salida de vehículos montados estuvo cercana a triplicarse. Por el contrario, la entrada de coches ya montados se mantuvo a niveles muy inferiores. Los componentes, por su parte, eran mayoritariamente destinados a la factoría automovilística; sólo un tercio se distribuía como recambios entre la incipiente red de talleres de mantenimiento.

Tabla 6.7 La automoción en el DF de Barcelona, 1927-30, en Toneladas Métricas

		1927	1928	1929	1930	1927-30
Accesorios y piezas	Entradas	124,5	4.102,5	1.334,7	1.286,2	6.847,9
	Salidas	81,7	614,4	950,9	927,7	2.574,7
Automóviles sin Armar	Entradas		3.730,3	15.848,4	17.288,1	36.866,8
Automóviles Armados	Entradas	3.213,6	5.157,2	1.814,9	2.643,1	12.828,7
	Salidas	1.993,5	5.134,3	14.765,0	14.934,7	36.827,5

Fuente: elaboración propia a partir de CPFB, *Memorias de los trabajos...* de 1926-27, 1928, 1929 y 1930, Barcelona, varios años

Tabla 6.8 Destino de los automóviles ensamblados en el DF de Barcelona, 1927-30, en Toneladas Métricas

	Total	TAN	Canarias y Pose- siones	Extranje- ro	Italia	Portugal	Resto de Europa	Norte de África
1927	1.993,5	673,5	750,6	569,3		564,8	4,5	
1928	5.134,3	4.040,7	131,5	962,2	558,9	210,1	48,6	144,6
1929	14.765,0	8.494,1	545,5	5.725,4	3.441,9	1.084,8	19,2	1.165,5
1930	14.934,7	9.049,1	694,9	5.190,6	2.589,2	1.392,2	59,4	1.149,9
Total	36.827,5	22.257,4	2.122,5	12.447,5	6.590,0	3.251,9	131,7	2.460,0
%	100,0	60,4	5,8	33,8	52,9	26,1	1,1	19,8

Fuente: elaboración propia a partir de CPFB, *Memorias de los trabajos...* de 1926-27, 1928, 1929 y 1930, Barcelona, varios años

El principal destino de los automóviles y de las piezas era el mercado interior, tanto la Península y las Baleares como los territorios extra-aduaneros. A su lado, en ambos productos el despacho al extranjero alcanzaba un tercio de las salidas. En los automóviles, frente a las cifras oficiales de exportación, que para el trienio 1928-1930

⁸² Los automóviles “[...] podrían montarse y pintarse en el Depósito Franco, donde se les dotaría además de cristalería y demás piezas accesorias de producción nacional”; Real Orden de 08/01/1927, Gaceta de Madrid 12/01/1927, p. 268. “[...] quedando en nuestro país la mano de obra y el importe de aquellos productos que, como cristales, niquelados, tapicerías, etc., resulta más conveniente utilizarlos de producción nacional”; CPFB, *Memoria...* op. Cit. 1928, p. 119.

únicamente registraban 381 toneladas⁸³, desde el Depósito Franco de Barcelona, y sólo en 1929, salieron al extranjero cinco mil setecientas toneladas, casi 5.700 vehículos terminados⁸⁴. En el extranjero, Italia y Portugal eran los primeros destinos para coches y recambios. No obstante, en *Italia* se solapaban sus propias importaciones con las de Austria y los Balcanes, realizadas a través del puerto de Trieste. El Norte de África, desde Marruecos y Argelia hasta Alejandría, ocupaba la tercera posición en cuanto a envíos de automóviles desde Barcelona, con casi un quinto de los despachos. La factoría de la ciudad condal se convirtió además en un centro de distribución de componentes hacia Francia, Inglaterra y Gibraltar, Alemania, Bélgica, Holanda, Dinamarca y Suecia. También se realizaban envíos directos hasta Turquía, Argentina y Uruguay⁸⁵.

Tabla 6.9 Destino de los componentes producidos en el DF de Barcelona, 1927-30, en Toneladas Métricas

	Total	TAN	Canarias y Pose- siones	Extranje- ro	Italia	Portugal	Resto de Europa	Norte de África
1927	81,7	73,0		8,6		7,6		
1928	614,4	248,6	45,6	320,3	86,2	211,9	3,3	18,7
1929	949,9	709,4	38,5	202,0	74,3	72,8	28,0	23,0
1930	927,7	554,3	56,4	317,0	84,8	110,5	89,9	12,4
Total	2.573,7	1.585,3	140,5	848,0	245,2	402,9	121,2	54,1
%	100,0	61,6	5,5	32,9	28,9	47,5	14,3	6,4

Fuente: elaboración propia a partir de CPFB, *Memorias de los trabajos...* de 1926-27, 1928, 1929 y 1930, Barcelona, varios años

Las tareas de montaje propias del Depósito comenzaron a estar acompañadas de otras operaciones como la reintroducción en el Territorio Aduanero de elementos nacionales previamente admitidos, o la fabricación de piezas en la factoría. Estas actividades sobrepasaban los límites *comerciales* establecidos para el régimen franco⁸⁶. Esta

⁸³ IGCE, *Anuario Estadístico de España de 1931*, Madrid, 1931, p. 195.

⁸⁴ CPFB, *Memoria anual de la Zona Franca de Barcelona, 1929*, Barcelona, 1930, p. 76 y CPFB, *Memoria correspondiente al año 1930*, Barcelona, 1931, p. 38. Ver también NADAL OLLER, Jordi y TAFUNELL SAMBOLA, Xavier, *San Martí de Provençals...* op. Cit., p. 184

⁸⁵ CPFB, *Memoria...* op. Cit., 1930, p. 76 y CPFB, *Memoria...* op. Cit., 1931, p. 38

⁸⁶ “[...] un Depósito Franco, rodeado de tantas cortapisas y tantas trabas burocráticas innecesarias [...] en el cual están prohibidas las transformaciones industriales y en el que no se permiten más que limitadas operaciones con las mercancías, al objeto de preparar clases, envasarlas, clasificarlas y en general aumentar su valor sin modificar su naturaleza específica”; CPFB, *Memoria...* op. Cit., 1930, p. 190.

situación de alegalidad⁸⁷ o de ilegalidad más o menos encubierta⁸⁸ no encontró solución hasta que la Ley de Zonas Francas de 1929 y la extensión a la automoción, en 1931, de las bonificaciones arancelarias a la reimportación le dieron cobertura legal⁸⁹.

6.3 LA ACUMULACIÓN DE FUNCIONES EN LOS DEPÓSITOS FRANCOS

Al igual que los de Comercio, los Depósitos Francos acumulaban suministros y pertrechos navales como cualquier otra mercancía del comercio internacional. Pero al contrario que en aquellos⁹⁰, en los nuevos recintos no estaba autorizado el aprovisionamiento de los buques. Los géneros despachados desde un Depósito Franco sólo podían ser destinados a otro recinto, al Mercado Nacional o al extranjero, quedando en este caso sujetos a la certificación de su llegada al destino declarado⁹¹. Toda vez que, en principio, las provisiones se consumían a bordo y no podía haber otro destino salvo el propio buque⁹², no era posible certificar la llegada de esas mercancías a una aduana extranjera, impidiendo el ejercicio de la franquicia sobre ellas. En Barcelona y Cádiz este contratiempo pudo ser evitado acudiendo al Depósito de Comercio, subsistente a la puesta en funcionamiento del recinto franco⁹³. Donde no existía esa posibilidad, se debía operar bajo régimen ordinario⁹⁴. En él, el suministro naval estaba limitado a una de-

⁸⁷ “Algunas de aquellas [industrias] ya funcionan en el Depósito Franco, aunque en menor escala y con autorización especial del Gobierno”; CPFB, *Memoria... op. Cit.*, 1930, p. 203.

⁸⁸ “Es evidente [...] que la situación actual de los depósitos francos no responde en general al cuadro de funciones que la legislación vigente les asigna [...]; Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, p. 1530.

⁸⁹ Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, pp. 1530-1533 y Orden de 10/12/1931, Gaceta de Madrid 11/12/1931, p. 1267. Todas estas disposiciones serán tratadas con mayor detenimiento más adelante, en los epígrafes 6.4 y 6.5.

⁹⁰ “Después de practicadas las oportunas comprobaciones y teniendo en cuenta la duración probable del viaje y el número de tripulantes y pasajeros, la Administración autorizará el embarque *sin exigir la obligación de justificar la llegada al puerto de destino*”; Real Decreto de 15/10/1894, Gaceta de Madrid 27/10/1894 y 28/10/1894, art. 219. La cursiva es mía.

⁹¹ Real Orden de 24/03/1915, Gaceta de Madrid 14/04/1915, art. 12.

⁹² “Los pertrechos y las provisiones de los buques [...] estarán bajo la vigilancia de la Aduana [...] a fin de impedir que se desembarquen o se trasborden, sin perjuicio de lo cual los Administradores podrán, cuando lo estimen conveniente, reclamar a los capitanes de los buques la justificación del empleo, o consumo a bordo, de los efectos de pertrechos y provisiones que se hubiese manifestado”; Real Decreto de 15/10/1894, Gaceta de Madrid 27/10/1894, art. 70.

⁹³ En Barcelona, Crédito & Docks mantenía abiertos los Almacenes Generales y el Depósito de Comercio, al tiempo que explotaba el Depósito Franco de este puerto; CPFB, *Memoria... op. Cit.*, 1929, p. 16 e IGCE, *Anuario... op. Cit.*, 1934, p. 338.

⁹⁴ La Ordenanza de Aduanas de octubre de 1894, establecida para el Arancel de 1891, continuó en vigor tras la reforma arancelaria de 1906 y sus posteriores revisiones de tarifas; se mantuvo incluso cuando fue

terminada cantidad sobre una lista cerrada de mercancías y bajo la estrecha vigilancia de la Administración de Aduanas⁹⁵. El almacenaje particular estaba contemplado sólo como un depósito previo a la importación⁹⁶ y los *Depósitos* Flotantes habían estado prohibidos⁹⁷, existiendo sólo *Almacenes* Flotantes de Carbón⁹⁸. En 1900 se recuperaron los Depósitos Flotantes⁹⁹, en los que se podía introducir, acumular y despachar carbones extranjeros en franquicia arancelaria destinados a la navegación de altura, que se dirigiera directamente a un puerto extranjero¹⁰⁰. Hubo que esperar a 1921 para que los pesqueros de altura también pudieran aprovisionarse de combustible libre de derechos en estos pontones¹⁰¹.

El suministro naval fue la siguiente actividad que, después de la automoción, consiguió desarrollarse en los Depósitos Francos sin estar inicialmente prevista. La presión de los Consorcios se centró en la provisión de combustibles, por la dependencia existente del extranjero para su compra y por la incidencia de los derechos de Arancel. Muy pronto, en 1921, el recinto franco de Bilbao¹⁰² y el de Santander¹⁰³ recibieron sendas solicitudes para la instalación de depósitos de hidrocarburos destinados a la provi-

aprobado el nuevo Arancel de 1922 que, al incluir el adeudo *Ad Valorem* en no pocas partidas, parecía exigir, *a priori*, una rápida adaptación del procedimiento aduanero.

⁹⁵ La mayor o menor amplitud en la fijación de esas cantidades podía permitir a los tripulantes realizar algunos trapicheos en el mismo puerto, a pesar de la inspección aduanera, o en posteriores escalas, pero constreñía el movimiento general posible en una institución como los Depósitos Francos, realizable a mucha mayor escala; Real Decreto de 15/10/1894, Gaceta de Madrid 27/10/1894, art. 67 y 70, y Real Decreto de 15/10/1894, Gaceta de Madrid 28/10/1894, art. 231. Este último artículo determinaba las formalidades que debía seguir el suministro a un buque, que obedecía a las mismas reglas fijadas para el despacho de mercancías por cabotaje..

⁹⁶ Real Decreto de 15/10/1894, Gaceta de Madrid 27/10/1894, art. 110.

⁹⁷ Real Decreto de 15/10/1894, Gaceta de Madrid 27/10/1894, art. 7.

⁹⁸ Los Almacenes Flotantes eran barcos anclados o plataformas amarradas a los muelles, donde las mercancías depositadas estaban sujetas al régimen fiscal y arancelario ordinario. Real Decreto de 15/10/1894, Gaceta de Madrid 30/11/1894, Apéndice 18.

⁹⁹ Los Depósitos Flotantes ya habían estado contemplados con anterioridad a las Ordenanzas de 1894; Real Orden de 24/11/1889, Gaceta de Madrid 17/01/1890, pp. 165-164.

¹⁰⁰ En los Depósitos Flotantes se podían introducir, en franquicia arancelaria, carbones minerales y cok extranjeros, destinados al suministro de la navegación de altura; el aprovisionamiento del comercio de cabotaje estaba prohibido. Las formalidades a observar en estos pontones fueron tomadas del régimen de Depósitos de Comercio; Real Decreto de 06/03/1900, Gaceta de Madrid 10/03/1900, p. 807.

¹⁰¹ “La navegación de los buques pesqueros deberá ser directa [...] sin que toquen antes en ningún puerto de la Península [...]; Real Orden de 19/10/1921, Gaceta de Madrid 06/11/1921, p. 422.

¹⁰² Dos empresas solicitaron sendos depósitos de fuel-oil a instalar en el Depósito Franco de Bilbao, la Sociedad Española de Comercio Exterior y la Sociedad Petrolífera Española. CDFBI, *Memoria del primer semestre de 1921*, Bilbao, 1921, p. 4 y CDFBI, *Memoria del primer semestre de 1922*, Bilbao, 1922.

¹⁰³ La primera empresa que solicitó la apertura de un depósito de combustibles en el recinto franco de Santander, para el suministro a buques, fue la Sociedad Desmarais Hermanos; CONSORCIO DEL DEPÓSITO FRANCO DE SANTANDER, Acta del Pleno de 12/09/1921.

sión de combustibles a buques. El almacén de petróleos cántabro tardó en ponerse en funcionamiento por la propia demora de este Depósito en iniciar su actividad¹⁰⁴. El vizcaíno fue víctima de la indefinición existente sobre las condiciones técnicas y administrativas que estas instalaciones debían cumplir¹⁰⁵. Así, a pesar de haber sido autorizado el depósito de combustibles en mayo de 1922¹⁰⁶, el cambio en el proyecto de unos tanques de fuel-oil por otros de gasolina, obligó a repetir buena parte del proceso para la obtención de los permisos¹⁰⁷.

A finales de 1924, las nuevas Ordenanzas incorporaron los Depósitos Flotantes¹⁰⁸ e introdujeron los almacenes de combustibles, asociados éstos a los Depósitos Francos y de Comercio¹⁰⁹. Los primeros eran meros pontones donde se podía almacenar carbón mineral, petróleo o sus derivados¹¹⁰, para su posterior suministro a mercantes y pesqueros de altura¹¹¹, en franquicia arancelaria. Los segundos eran recintos acotados dentro de los propios Depósitos¹¹² donde se podían instalar grandes tanques y admitir esos mismos combustibles así como lubricantes, libres de derechos, destinados al avituallamiento naval¹¹³. No obstante, esta ordenación no aclaró los requisitos técnicos que

¹⁰⁴ El Depósito Franco de Santander no se habilitó hasta marzo de 1923, siendo su inauguración oficial el día cuatro de ese mes; Real Orden de 26/02/1923, Gaceta de Madrid 02/03/1923, p. 778 y CDFS, AP de 03/04/1923.

¹⁰⁵ “Se halla aún pendiente de aprobación por el Ministerio de Fomento el proyecto para la instalación de la Sociedad Española de Comercio Exterior [...] Entre tanto y previas las autorizaciones correspondientes se prosiguen las obras comenzadas”; CDFBI, *Memoria del segundo semestre de 1922*, Bilbao, 1923, p. 4. “[...] el expediente de estas instalaciones sigue aún su curso sin que hasta el presente no haya aún completado la Sociedad peticionaria las instalaciones en forma *que satisfaga el Reglamento provisional, basado en el alemán vigente* propuesto por la Junta del Puerto a la superioridad [...]”; CDFBI, *Memoria del primer semestre de 1923*, Bilbao, 1923, p. 4. La cursiva es mía.

¹⁰⁶ “[...] dada la importancia del puerto de Bilbao y el incremento que en la propulsión de los buques va tomando el empleo de combustible líquido [...]”; Real Orden de 06/05/1922, Gaceta de Madrid 21/05/1922, p. 666.

¹⁰⁷ CDFBI, *Memoria del segundo semestre de 1923*, Bilbao, 1924, pp. 3-4.

¹⁰⁸ Real Decreto de 06/03/1900, Gaceta de Madrid 10/03/1900, p. 807, Real Orden de 19/10/1921, Gaceta de Madrid 06/11/1921, p. 422 y Real Decreto de 14/11/1924, Gaceta de Madrid 17/11/1924, art. 247 y ss.

¹⁰⁹ Real Decreto de 14/11/1924, Gaceta de Madrid 17/11/1924, art. 247-256.

¹¹⁰ Real Decreto de 14/11/1924, Gaceta de Madrid 17/11/1924, art. 247.

¹¹¹ “La Administración autorizará [...] los embarques de combustibles que los concesionarios soliciten [...] pero en ningún caso permitirá la salida de los Depósitos de cantidad alguna sin que previamente esté autorizada [...]”; Real Decreto de 14/11/1924, Gaceta de Madrid 17/11/1924, art. 251, 252 y 253.

¹¹² Esto recintos podían establecerse tanto en un Depósito Franco como en uno de Comercio; Real Decreto de 14/11/1924, Gaceta de Madrid 17/11/1924, art. 256.

¹¹³ La introducción, almacenamiento y despacho de estas provisiones en franquicia arancelaria “[...] ase harán con iguales formalidades y sujetándose a las mismas penalidades que se señalan para los Depósitos Flotantes”; Real Decreto de 14/11/1924, Gaceta de Madrid 17/11/1924, art. 256.

estas últimas instalaciones debían cumplir¹¹⁴ mientras mantenía incólumes las reglas establecidas en 1915 para el despacho de mercancías desde régimen franco¹¹⁵. La autorización de estos depósitos de combustibles quedó a discreción de los Ministerios de Hacienda¹¹⁶, de Fomento¹¹⁷ y aún del de Guerra¹¹⁸, y de los requisitos que, de oficio, quisieran exigir sobre los solicitantes¹¹⁹.

En julio de 1924, tras repetidas solicitudes de los Consorcios, de los operadores y de Crédito & Docks, los Depósitos Francos fueron autorizados para aprovisionar de carbón a los mercantes de *gran cabotaje y altura*¹²⁰. Se asumió que si un barco se avituallaba en su última escala nacional, antes de iniciar su singladura hasta un puerto externo al Territorio Aduanero, el despacho de esas mercancías desde un Depósito Franco se podía asimilar a la exportación¹²¹. En septiembre el aprovisionamiento de carbón desde los recintos francos fue ampliado a la flota pesquera de altura¹²². Las Ordenanzas

¹¹⁴ La Ordenanza de Aduanas señaló con gran vaguedad las condiciones de construcción y aislamiento que debían reunir los depósitos de combustibles; “Dentro del recinto de los Depósitos [...] se autoriza el establecimiento de depósitos convenientemente aislados en éstos, sin más comunicación que con el mar [...] Estos depósitos tendrán línea de atraque para la carga y descarga directa con el buque [...] pudiendo hacer ambas operaciones por medio de embarcaciones menores [...] El aislamiento de estos depósitos [...] se hará por muro de tres metros de altura [...]”; Real Decreto de 14/11/1924, Gaceta de Madrid 17/11/1924, art. 256.

¹¹⁵ La Ordenanza de Aduanas de 1924 trasladó la redacción del Reglamento del Depósito Franco de Cádiz, sin ningún cambio respecto a los posibles destinos de las mercancías salidas y a las formalidades de sus despachos; Real Decreto de 14/11/1924, Gaceta de Madrid 17/11/1924, art. 237 cfr. Real Orden de 24/03/1915, Gaceta de Madrid 14/04/1915, art. 12.

¹¹⁶ En la autorización original del depósito de combustibles del Depósito Franco de Bilbao, la Dirección General de Aduanas ya había dejado claro que “[...] por tratarse de un artículo de derechos elevados y que requiere especial vigilancia, debe reservarse la autorización para la apertura y funcionamiento de los depósitos hasta que mediante la inspección adecuada se acredite que ofrecen las debidas garantías y seguridades para evitar posible lesión de los intereses del Tesoro”; Real Orden de 06/05/1922, Gaceta de Madrid 21/05/1922, p. 666.

¹¹⁷ El Consorcio bilbaíno, en representación de la Sociedad Petrolífera Española, terminó solicitando del Ministerio de Fomento la autorización provisional para la puesta en funcionamiento de las instalaciones, dadas “[...] las dificultades que encuentran [la empresa peticionaria] para cumplimentar materialmente las condiciones de concesión [...]”; CDFBI, *Memoria del primer semestre de 1925*, Bilbao, 1925, p. 3 y CDFBI, *Memoria del segundo semestre de 1925*, Bilbao, 1926, p. 2.

¹¹⁸ “El Ministerio de la Guerra ha autorizado la proyectada instalación de la Sociedad Petrolífera Española por lo que afecta a los intereses de la defensa nacional [...]”; CDFBI, *Memoria del primer semestre de 1923*, Bilbao, 1923, p. 4.

¹¹⁹ CDFBI, *Memoria del primer semestre de 1921*, Bilbao, 1921, p. 4.

¹²⁰ Real Orden de 11/07/1924, Gaceta de Madrid 29/08/1924, p. 1069.

¹²¹ “[...] los buques que se aprovisionan de carbón [...] hagan efectivamente el comercio de gran cabotaje y altura, y sea precisamente el puerto en donde se aprovisionan el último de sus escala en España [...]”; Real Orden de 11/07/1924, Gaceta de Madrid 29/08/1924, p. 1069. “[...] este aprovisionamiento no es más que una exportación de carácter especial que puede documentarse en la forma prevenida en las Ordenanzas de Aduanas [...]”; Real Orden de 12/09/1924, Gaceta de Madrid 03/10/1924, p. 37.

¹²² Real Orden de 12/09/1924, Gaceta de Madrid 03/10/1924, p. 37.

publicadas unas semanas más tarde ni añadieron estas últimas disposiciones ni introdujeron cambios en la situación de los Depósitos Francos¹²³. El problema de las atribuciones así fijadas no era sólo que dejaran sin satisfacer las cada vez más diversas necesidades de combustible de los barcos. Por una parte las rigurosas condiciones en las que estos servicios debían funcionar impedían *de facto* que entraran en funcionamiento instituciones sancionadas *de iure*, como los depósitos de carbón del Depósito Franco de Bilbao¹²⁴. Por otra, la navegación necesitaba más avituallamiento que carbón o fuel, siendo muy variados los suministros y pertrechos que un buque podía solicitar¹²⁵. Además, estos artículos estaban sujetos a su propio proceso de evolución y cambio, siendo un buen ejemplo la demanda de hielo por los pesqueros para sus cámaras de frío¹²⁶.

Finalmente en diciembre de 1926, tras las reiteradas solicitudes de algunos particulares y las quejas de los Consorcios¹²⁷, los Depósitos Francos fueron autorizados a suministrar toda clase de provisiones¹²⁸ a los “[...] buques con destino exclusivo al extranjero o puertos de las posesiones y protectorados españoles”¹²⁹. Conseguida esta fa-

¹²³ Real Decreto de 14/11/1924, Gaceta de Madrid 17/11/1924, art. 220-246.

¹²⁴ “[...] la resolución de la misma no será tan rápida debido a la diversidad de extremos que la citada instancia comprende [...]”, si bien finalmente la solicitud fue denegada; CDFBI, *Memoria del primer semestre de 1925*, Bilbao, 1925, p. 4 y CDFBI, *Memoria del segundo semestre de 1925*, Bilbao, 1926, p. 4 y CDFBI, *Memoria del segundo semestre de 1926*, Bilbao, 1927, pp. 3-4.

¹²⁵ A pesar de ello, las Ordenanzas de 1924, respecto de las Ordenanzas de 1894, apenas introdujeron dos nuevas provisiones de a bordo: los fósforos y las cerillas; Real Decreto de 15/10/1894, Gaceta de Madrid 27/10/1894, art. 67 y Real Decreto de 14/11/1924, Gaceta de Madrid 17/11/1924, art. 67.

¹²⁶ El Consorcio del Depósito bilbaíno albergaba el proyecto de instalar cámaras frigoríficas en su recinto desde 1919; CDFBI, *Memoria de 1919*, Bilbao, 1920, p. 5. Pocos días después de publicadas las Ordenanzas, en diciembre de 1925, la Dirección General de Aduanas recibió la primera solicitud de un particular para producir hielo en el Depósito Franco de Cádiz y suministrarlo, en franquicia arancelaria, a la flota pesquera de altura; Real Orden de 20/02/1925, Gaceta de Madrid 28/02/1925, p. 949.

¹²⁷ “[...] por la Administración de Aduanas no se autoriza el embarque libre de derechos de importación de unas cajas de queso para aprovisionamiento de los buques de la Cía. Trasatlántica Española, y se acordó gestionar [...] que, para el aprovisionamiento de los buques de navegación de altura, se puedan utilizar las mercancías del Depósito Franco, sin pago de los derechos arancelarios de importación, pues deben ser consideradas como de exportación”; CDFS, Acta del Comité Ejecutivo de 03/10/1924.

¹²⁸ “[...] la resolución [...] debe abarcar no sólo a los lubricantes sino a toda clase de mercancías y efectos necesarios a los buques”; Real Orden de 29/12/1926, Gaceta de Madrid 09/01/1927, p. 222.

¹²⁹ Formalmente, a los destinos aduaneros autorizados en los Depósitos Francos, previstos en el artículo 237 de las Ordenanzas, se añadió la facultad de aprovisionar buques, contemplada para los Depósitos de Comercio en el artículo 212; Real Decreto de 14/11/1924, Gaceta de Madrid 17/11/1924, art. 212 y 237, Real Orden de 29/12/1926, Gaceta de Madrid 09/01/1927, pp. 221-222, cita en p. 222, y CDFBI, *Memoria del primer semestre de 1927*, Bilbao, 1927, p. 3.

cultad¹³⁰, los depósitos de combustibles de los Depósitos de Bilbao y Santander entraron en funcionamiento¹³¹, si bien las instalaciones de Santurce habían sido autorizadas ya en marzo de 1926 con carácter provisional¹³². La iniciativa privada responsable de estos depósitos había tenido que enfrentar las interminables exigencias de los distintos departamentos; con las instalaciones ya construidas y pocos meses después de iniciar su andadura su titularidad fue asumida por la CAMPSA¹³³, en el ejercicio de su monopolio¹³⁴. La importancia de este servicio no radicaba únicamente en el aprovisionamiento naval, sino también en el incipiente parque de automóviles¹³⁵. Con el objeto de abastecer este mercado interior¹³⁶, Rafael Linage y Francisco Novela¹³⁷ solicitaron la concesión de un Depósito Franco en Madrid¹³⁸, despertando la cerrada oposición de los Con-

¹³⁰ La posibilidad de suministrar provisiones navales desde los Depósitos Francos abrió las puertas al desarrollo de nuevas actividades dentro de los recintos. La industria frigorífica, ya presente en el Depósito Franco de Barcelona, consiguió autorización para fabricar hielo destinado a su venta a pesqueros, almacenes y al ferrocarril en 1929, días después de publicarse la Ley de Bases de Zonas Francas; Real Orden de 04/05/1929, Gaceta de Madrid 12/05/1929, pp. 940-941, Real Orden de 18/07/1929, Gaceta de Madrid 24/07/1929, p. 595 y CPFB, *Memoria... op. Cit.*, 1930, p. 28.

¹³¹ CDFBI, *Memoria del primer semestre de 1927*, Bilbao, 1927, p. 3.

¹³² Real Orden de 06/03/1926, Gaceta de Madrid 13/03/1926, p. 1369 y CDFBI, *Memoria del primer semestre de 1926*, Bilbao, 1926, pp. 4-5.

¹³³ En el Depósito Franco de Santander, los depósitos de combustibles fueron *incautados* por la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos a finales de 1927 y CDFS, AP de 12/07/1928; CDFS, AP de 30/01/1928, p. 93. Un poco más tarde, a comienzos de 1928, las instalaciones de hidrocarburos del Depósito Franco de Bilbao pasaron a funcionar bajo la administración de la CAMPSA; CDFBI, *Memoria del primer semestre de 1928*, Bilbao, 1928, p. 4.

¹³⁴ A finales de 1929, la CAMPSA concibió un proyecto para instalar una refinería en los terrenos del Consorcio barcelonés en el Delta del Llobregat. “[...] proporcionaba las condiciones de aislamiento necesarias a una industria peligrosa, al propio tiempo facilitaba la instalación de industrias derivadas y de un centro distribuidor [...] a pesar del régimen excepcional de que gozaba el Monopolio, no podía serle totalmente ajeno el régimen de franquicia para el caso de reexportación de los productos envasados”; CPFB, *Memoria... op. Cit.*, 1930, pp. 197-198.

¹³⁵ GÓMEZ MENDOZA, Antonio y SAN ROMÁN LÓPEZ, Elena, “Transportes y comunicaciones”, en CARRERAS I ODRIOZOLA, Albert y TAFUNELL SAMBOLA, Xavier (coord.), *Estadísticas históricas de España: siglos XIX-XX*, vol. 2, Madrid, 2005, p. 555.

¹³⁶ El objetivo de Linage y Novela era centralizar en Madrid un el mayor volumen posible de mercancías y facturaciones, así como abrir una vía para la emisión de *warrants*; Real Orden de 29/11/1926, Gaceta de Madrid 04/12/1926, pp. 1231-1233.

¹³⁷ Además del depósito de hidrocarburos de Desmarais Hermanos, en el Depósito Franco de Santander había otro parque de combustibles explotado por Francisco Novela. Éste incluso proyectó la instalación de una refinería en el recinto cántabro; CDFS, AP de 25/10/1924, CDFS, AP de 29/01/1925, CDFS, AP de 29/01/1927 y CDFS, AP de 24/02/1927.

¹³⁸ Inicialmente, ni Linage ni Novela parecían contar con otros apoyos, pero parecían estar convencidos de que “[...] las Cámaras de Comercio e Industria, Círculo Mercantil y en general todas las grandes entidades comerciales acogerán esta idea como suya [...]”; Real Orden de 29/11/1926, Gaceta de Madrid 04/12/1926, p. 1232.

sorcios de Bilbao y Santander¹³⁹. La Dirección General de Aduanas desestimó el proyecto por las dificultades del tránsito terrestre¹⁴⁰, del transporte por ferrocarril¹⁴¹ de las mercancías desde una Aduana marítima hasta Madrid.

La elaboración de margarinas y otras mantecas industriales fue la tercera operación que se añadió a las contempladas en los Depósitos Francos¹⁴². En septiembre de 1920 se autorizó en el Depósito Franco de Bilbao el establecimiento de una industria dedicada a la “[...] extracción de aceites y de solidificación o hidrogenización de los mismos [...]”¹⁴³. Esta expresión permitía aproximar a la obtención de aceites vegetales, ya permitida¹⁴⁴, una elaboración muy distinta y que rozaba los límites de las *operaciones comerciales* previstas en el régimen franco. Pese al supuesto interés del solicitante en fomentar “[...] el mejor aprovechamiento de los productos agrícolas nacionales [...]”¹⁴⁵, su establecimiento en el recinto franco induce a pensar en la preferente utilización de semillas extranjeras. En todo caso, la liberalidad de la Administración respecto de los aceites de semillas contrasta con los más estrictos criterios existentes para el aceite de oliva. El sector oleícola español estaba políticamente dominado por los productores andaluces frente a los levantinos y por los distribuidores internos sobre los

¹³⁹ Bilbao y Santander, bien por tener un mercado regional menor que Barcelona bien por encontrarse mejor comunicadas con Madrid que Cádiz, fueron los Depósitos que mayor amenaza vieron en el Depósito Franco de la capital para el tráfico de sus respectivos recintos y, por lo tanto, los que se opusieron de una forma más decidida. El Consorcio vizcaíno “[...] acudió a la Información Pública abierta en sentido desfavorable a tal concesión”; CDFBI, *Memoria del segundo semestre de 1926*, Bilbao, 1927, p. 4. “[...] se acordó que el Consorcio del Depósito Franco [de Santander], se dirija al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda oponiéndose a la concesión solicitada”; CDFS, ACE de 28/12/1926.

¹⁴⁰ Este departamento argumentó su rechazo señalando que “[...] en el actual estado de la legislación aduanera española, la idea de Depósito Franco va inseparablemente unida a la idea de Puerto [...]”; Real Orden de 08/03/1927, Gaceta de Madrid 15/03/1927, p. 1233.

¹⁴¹ Los propios solicitantes consideraban que el ferrocarril debía ser el único modo por el cual las mercancías podían ser conducidas hasta el Depósito, “[...] quedando absolutamente proscrita cualquiera otra forma de transporte”. Además, reconocían que “[...] sería necesario reglamentar el servicio por el sistema de tránsito terrestre [...]” ante el vacío normativo existente; Real Orden de 29/11/1926, Gaceta de Madrid 04/12/1926, p. 1232.

¹⁴² Real Orden de 13/09/1920, Gaceta de Madrid 22/09/1920, pp. 1089-1090.

¹⁴³ Real Orden de 13/09/1920, Gaceta de Madrid 22/09/1920, p. 1090 y CDFBI, *Memoria de 1920*, Bilbao, 1921, p. 6. Mediante la hidrogenización se conseguía saturar los aceites vegetales, solidificándolos a temperatura ambiente. Mediante este proceso se obtenían margarinas y mantecas, posteriormente utilizadas en la industria alimentaria, provenientes de aceites vegetales insaturados.

¹⁴⁴ Real Orden de 22/10/1914, Gaceta de Madrid de 25/10/1914, art. 4.

¹⁴⁵ “[...] y promoviendo un intenso comercio de semillas oleaginosas de todas clases [...] que permitan hacer llegar los productos españoles a los mercados que mejor sepan aprovecharlos”; Real Orden de 20/06/1920, Gaceta de Madrid 16/07/1920, p. 204.

exportadores¹⁴⁶. Durante todo este período, toda manipulación de aceite de oliva se mantuvo prohibida en los Depósitos Francos, incluida su mezcla con aceites de otras procedencias¹⁴⁷. Estas tareas de refino continuaron estando en manos de fabricantes italianos¹⁴⁸.

La limpieza y selección del garbanzo, también autorizada en el Depósito Franco de Bilbao, fue la cuarta transformación añadida a las *operaciones comerciales* de este régimen¹⁴⁹. La quinta operación fue la fabricación de mermeladas, almíbares y conservas en dulce, concedida a Ángel Yllera¹⁵⁰ en el Depósito Franco de Santander en abril de 1929¹⁵¹. Esto sucedía casi treinta años después de que los primeros promotores de los recintos francos hubieran solicitado la adición de azúcares foráneos a los productos alimenticios nacionales¹⁵². El proyecto de Yllera pretendía emplear azúcar cubano¹⁵³ y envases extranjeros, libres de derechos arancelarios, junto con fruta nacional, destinando el producto a Latinoamérica¹⁵⁴. La ventaja radicaba tanto en la baratura de las mate-

¹⁴⁶ En la Conferencia Nacional del Aceite, celebrada en noviembre de 1924, los productores andaluces contaban con ocho vocales directos, a los que había que añadir otro por los productores de aceite de orujo, mientras que los de Valencia, Cataluña y Aragón únicamente con cuatro, frente a los cinco representantes del resto de regiones productoras. Así mismo, el comercio interior contaba con nueve delegados y sólo siete los exportadores. Además, participaban otras entidades, desde los productores de hoja de lata y la Unión de Fabricantes de Conservas de Galicia, hasta los Consorcios de los Depósitos Francos de Barcelona, Bilbao, Cádiz y Santander. Real Orden de 05/09/1924, Gaceta de Madrid 06/09/1924, pp. 1226-1227, Real Orden de 25/09/1924, Gaceta de Madrid 27/09/1924, pp. 1523-1525, Real Orden de 23/10/1924, Gaceta de Madrid 26/10/1924, p. 420, CDFS, ACE de 03/10/1924 y CDFS, AP de 25/10/1924.

¹⁴⁷ Incluso se ponían trabas al paso por Depósito Franco de los aceites destinados a la exportación, aun en ausencia de cualquier transformación; CPFB, *Memoria... op. Cit.*, 1929, p. 26.

¹⁴⁸ “El Consorcio viene trabajando para atraer al Depósito Franco a los exportadores de aceite, para que hagan allí sus manipulaciones, porque es realmente sensible que los aceites españoles vayan al Depósito Franco de Génova, donde son exportados a América después de ser manipulados o mezclados”; CPFB, *Memoria... op. Cit.*, 1928, p. 116.

¹⁴⁹ Esta legumbre, de procedencia foránea, era limpiada, clasificada según tamaño y envasada, antes de ser introducida en el Mercado Nacional; Real Orden de 17/06/1921, Gaceta de Madrid 28/06/1921, p. 1154 y CDFBI, *Memoria del primer semestre de 1921*, Bilbao, 1921, p. 4.

¹⁵⁰ Los Yllera eran una de las principales casas de consignatarios y agentes de Aduanas del puerto de Santander; uno de sus miembros, Julio Yllera Serrano, era además miembro del Consorcio del Depósito Franco desde su constitución, como vocal del Banco Mercantil. CDFS, AP de 12/04/1919.

¹⁵¹ Real Orden de 18/04/1929, Gaceta de Madrid 28/04/1929, p. 580.

¹⁵² FTN, “Exposición Elevada al Sr. Presidente del Consejo de Ministros”, original de 1899, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, p. 230 y JOP DE BARCELONA, “Exposición al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda”, original de 1900, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, pp. 239-240 y JOP DE BARCELONA, “Contestación al interrogatorio del Ministerio de Hacienda”, original de 1901, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe... op. Cit.*, pp. 278-279.

¹⁵³ La recepción del azúcar se beneficiaba del Tratado comercial existente con Cuba; Real Orden de 09/06/1928, Gaceta de Madrid 18/06/1928, p. 1571.

¹⁵⁴ Real Orden de 09/06/1928, Gaceta de Madrid 18/06/1928, p. 1571 y Real Orden de 18/04/1929, Gaceta de Madrid 28/04/1929, p. 580.

rias primas y en la franquicia de los envases¹⁵⁵, como en el procedimiento utilizado para el despacho de salida sobre el producto resultante¹⁵⁶. A pesar de las protestas de otros productores del sector y de algunas entidades económicas¹⁵⁷, esta autorización fue informada favorablemente y concedida por la Administración¹⁵⁸. En 1931 se concedió una autorización similar en Cádiz¹⁵⁹. Si bien este recinto estaba entonces en proceso de convertirse en Zona Franca¹⁶⁰, se aplicaron tanto las condiciones económicas como el procedimiento administrativo establecidos en Santander dos años antes¹⁶¹.

Pero al lado de estas autorizaciones, que pueden inducir a pensar en la liberalidad de la Administración respecto de los Depósitos Francos, hubo otras tantas denegaciones o, incluso, prohibiciones. A finales de 1919 se rechazó una solicitud para la formación de aguardientes compuestos en el Depósito gaditano¹⁶². El objetivo de la Compañía Mata era mezclar alcoholes nacionales y extranjeros, y destinar a los mercados exteriores el licor obtenido¹⁶³. A las reclamaciones realizadas por distintos sectores¹⁶⁴

¹⁵⁵ Los recintos francos permitían salvar el cúmulo de formalidades y requisitos que el régimen común observaba en la exención de derechos de Arancel sobre los envases importados para contener productos nacionales destinados a la exportación; Real Orden de 25/11/1922, Gaceta de Madrid 26/11/1922, pp. 823-824.

¹⁵⁶ En el procedimiento ordinario para el despacho de salida desde Depósito Franco, se liquidaba y cobraba el Impuesto de Transportes y, en su caso, el Arancel de exportación, sobre la mercancía nacional originalmente introducida. Como en este caso el despacho estaba establecido sobre el producto resultante, tomado como un todo indisoluble, no cabía la aplicación de ninguno de tales gravámenes; Real Orden de 09/06/1928, Gaceta de Madrid 18/06/1928, p. 1571 y Real Orden de 18/04/1929, Gaceta de Madrid 28/04/1929, p. 580.

¹⁵⁷ Incluidos fabricantes de conservas, la Cámara de Comercio de Barcelona y el Consorcio del Depósito Franco de esa misma ciudad, Real Orden de 18/04/1929, Gaceta de Madrid 28/04/1929, p. 580.

¹⁵⁸ Frente a las quejas presentes en los escritos de oposición, la Dirección General de Aduanas argumentó que “[...] lo solicitado beneficia [...] a la agricultura nacional [...] sin que haya perjuicio para la industria conservera, toda vez que de los datos estadísticos oficiales se desprende que el volumen de exportación de conservas de frutas y mermeladas es muy reducido [...]”; Real Orden de 18/04/1929, Gaceta de Madrid 28/04/1929, p. 580.

¹⁵⁹ Orden de 10/04/1931, Gaceta de Madrid 26/04/1931, pp. 341-342.

¹⁶⁰ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 64.

¹⁶¹ Al igual que Yllera, Alfonso Jiménez de León pensaba emplear azúcar cubano y envases extranjeros, y exportar sus mermeladas y conservas en almíbar aprovechando el procedimiento de despacho abierto en Santander; Orden de 10/04/1931, Gaceta de Madrid 26/04/1931, pp. 341-342.

¹⁶² Real Orden de 01/09/1919, Gaceta de Madrid 09/09/1919, p. 836 y Real Orden de 06/12/1919, Gaceta de Madrid 18/12/1919, pp. 1234-1235.

¹⁶³ La solicitud fue presentada mediante dos instancias, una firmada por Manuel Mata, gerente de la empresa, y la otra por Federico Sahagún, consignatario y agente de Aduanas; Real Orden de 01/09/1919, Gaceta de Madrid 09/09/1919, p. 836.

¹⁶⁴ “[...] reclamaciones de la Unión Alcohólica Española, Asociación Gremial de criadores y exportadores de vinos de Jerez de la Frontera y Asociación Gremial de droguería y productos químicos de Barcelona, interesando se desestime lo solicitado por ser lesivo para el Tesoro público y perjudicial para la agricultura y la industria nacional alcohólica”; Real Orden de 06/12/1919, Gaceta de Madrid 18/12/1919, p. 1234.

se sumó la actitud del Ministerio de Hacienda, seguro de la suficiencia de la producción nacional para abastecer el mercado interno y de la pujanza exportadora del sector¹⁶⁵. Este Departamento afirmaba incluso que la mezcla de alcoholes era perjudicial y que, no siendo una operación contemplada en régimen franco, no era conveniente su inclusión¹⁶⁶. La Administración no hacía otra cosa sino asegurarse el mantenimiento del monopolio público sobre las bebidas alcohólicas, convertidas en artículos de renta¹⁶⁷. La transformación del tabaco fue otra operación que se vio afectada por su colisión con el estanco. En 1920 se prohibió la elaboración de cigarros en el Depósito Franco de Cádiz¹⁶⁸, solicitada por Nicolás Rubio con el objeto de exportarlos a Latinoamérica¹⁶⁹. La Compañía Arrendataria de Tabacos se apresuró a impugnar tal proyecto y la Administración sólo tuvo que recurrir a la prohibición de manipular tabaco establecida en la propia concesión del recinto gaditano¹⁷⁰.

En esos primeros años de funcionamiento de los Depósitos Francos otras industrias quedaron proscritas. En el recinto de Bilbao, en 1920, se denegó la autorización para el establecimiento de un taller de maquinaria eléctrica¹⁷¹ y se cerró una imprenta¹⁷², dedicada a la edición de libros¹⁷³. Poco tiempo después, en el Depósito de Santander, se abrió otra instalación de artes gráficas. A diferencia de la anterior, donde se realizaban las labores completas de edición, su actividad estaba limitada a la encuaderna-

¹⁶⁵ Real Orden de 06/12/1919, Gaceta de Madrid 18/12/1919, p. 1324.

¹⁶⁶ “[...] tampoco es conveniente por tratarse de productos cuya exportación de los similares nacionales ha adquirido notable desarrollo, que conviene favorecer y fomentar [...]”; Real Orden de 06/12/1919, Gaceta de Madrid 18/12/1919, p. 1234.

¹⁶⁷ PAN-MONTOJO, Juan y PUIG RAPOSO, Nuria, “Los grupos de interés y la regulación pública del mercado de alcoholes en España (1887-1936)”, en *Revista de Historia Económica*, vol. XIII, nº 2, 1995, pp. 251-280.

¹⁶⁸ Real Orden de 14/10/1920, Gaceta de Madrid 06/11/1920, pp. 610-611.

¹⁶⁹ Se solicitaba el establecimiento “[...] en la zona franca [sic] de esta ciudad un depósito de tabacos extranjeros, los que serían transformados en cigarros tipo toscano, que serían exportados exclusivamente a las Repúblicas Argentina y el Uruguay”; Real Orden de 19/08/1920, Gaceta de Madrid 28/08/1920, p. 785.

¹⁷⁰ “[...] se ha presentado [...] un escrito de la Compañía Arrendataria de Tabacos oponiéndose a tal concesión [...] la representación del Estado [...] estima acertadas las manifestaciones expuestas por la Compañía [...]”; Real Orden de 22/10/1914, Gaceta de Madrid de 25/10/1914, art. 2, Real Orden de 24/03/1915, Gaceta de Madrid 04/08/1915, art. 8 y Real Orden de 14/10/1920, Gaceta de Madrid 06/11/1920, cita en p. 610. La prohibición de toda manipulación del tabaco incluía la simple apertura de los fardos para dividir su contenido en lotes menores.

¹⁷¹ CDFBI, *Memoria de 1920*, Bilbao, 1921, p. 6.

¹⁷² Los pocos datos disponibles parecen indicar que la imprenta estaba ya en funcionamiento cuando se inició el proceso de solicitud ante la Dirección General de Aduanas; CDFS, AP de 28/12/1923.

¹⁷³ “[...] una gran imprenta litográfica y encuadernación de libros para la exportación”; CDFBI, *Memoria de 1920*, Bilbao, 1921, p. 6.

ción, embalaje e importación de los textos¹⁷⁴. Avanzada la década, se prohibieron sendos proyectos relacionados con la importación de carne. El primero, en 1927, pretendía establecer un matadero en el Depósito Franco de Cádiz¹⁷⁵, para elaborar congelados, tasajos y conservas con carne tanto argentina como nacional¹⁷⁶. El objetivo era abastecer el mercado interior y el exterior, puesto que en España, según el solicitante, no había una moderna industria cárnica ni una actividad exportadora digna de mención¹⁷⁷. Contradiendo esta afirmación, esta empresa fue rechazada alegando la Administración que el sector chacinero nacional estaba en pleno desarrollo¹⁷⁸. Además, de ser necesario el abastecimiento desde el exterior, era preferible realizarlo desde los mataderos de origen¹⁷⁹. Por último, este establecimiento iría en detrimento del matadero municipal de Cádiz¹⁸⁰. El segundo proyecto consistía en la instalación de una lazareto pecuario en el Depósito Franco de Santander¹⁸¹, al margen de los Lazaretos Oficiales de Irún y Port-Bou. Tras unos años funcionando de forma intermitente¹⁸², el local sanitario del recinto franco fue clausurado definitivamente en 1928, por no reunir las condiciones adecua-

¹⁷⁴ En este taller, explotado por la editorial Casa Calleja de Madrid, se realizaban operaciones que, por no contener ningún proceso de fabricación, podían asimilarse a las operaciones *comerciales* de cambio de envase y mezcla de mercancías; CDFS, AP de 09/01/1923.

¹⁷⁵ Esta actividad fue solicitada por José León de Carranza, 1892-1969, militar, empresario y alcalde franquista de Cádiz desde 1948 hasta su muerte; Real Orden de 30/03/1927, Gaceta de Madrid 09/04/1927, pp. 258-260.

¹⁷⁶ Real Orden de 30/03/1927, Gaceta de Madrid 09/04/1927, p. 258-259.

¹⁷⁷ “No existe en España comercio alguno de exportación de carnes [...] No existe en España industria ni exportación de carnes saladas [...] No tenemos en nuestro país elaboraciones de carnes adobadas, extractos de carnes líquidas ni productos de la sangre [...]”; Real Orden de 30/03/1927, Gaceta de Madrid 09/04/1927, p. 259.

¹⁷⁸ Además de recibir varios escritos de impugnación, por parte de “[...] la Asociación General de Ganaderos del Reino y la Asociación de Fabricantes y Exportadores de Chorizos de España [...]”, esta solicitud se enfrentó a la actitud de la Administración, convencida de la improcedencia de autorizar tal actividad por hallarse “[...] las industrias derivadas de la carne [...] en pleno desenvolvimiento, en diferentes comarcas de la Nación [...]”; Real Orden de 08/11/1927, Gaceta de Madrid 11/11/1927, pp. 868-869.

¹⁷⁹ “[...] las pequeñas cantidades de carnes congeladas exóticas que consumimos siempre resultarán más baratas viniendo de mataderos de los países productores [...] que importando el ganado y preparándolas en España”; Real Orden de 08/11/1927, Gaceta de Madrid 11/11/1927, p. 869.

¹⁸⁰ “[...] las Haciendas municipales, hoy tan necesitadas, resultarían perjudicadas por la pérdida de los derechos de degüello”; Real Orden de 08/11/1927, Gaceta de Madrid 11/11/1927, p. 869.

¹⁸¹ Se utilizaba como lazareto pecuario el Almacén nº 2 del recinto santanderino; CDFS, AP de 24/02/1927 y CDFS, AP de 02/06/1927.

¹⁸² Si bien el recinto franco de Santander estaba autorizado para funcionar como lazareto, cuando se declaraba alguna epizootia, las labores de inspección sanitaria y de cuarentena se restringían a los Lazaretos Oficiales. Al darse unos casos de glosopeda entre el ganado vacuno procedente de Holanda, en mayo de 1927, se prohibió la introducción de esta cabaña por otro punto que no fueran los Lazaretos Oficiales terrestres. Esta restricción fue levantada en septiembre, permitiendo la importación por Santander “[...] siempre que circunstancias de momento no se opongan a ello [...]”; Real Orden de 07/05/1927, Gaceta de Madrid 13/05/1927, p. 1042, Real Orden de 02/09/1927, Gaceta de Madrid 06/09/1927, pp. 1376-1377, cita en p. 1377, y CDFS, AP de 30/01/1928.

das¹⁸³. Tras este cierre se libraba una lucha por el control regional de las importaciones de ganado vivo¹⁸⁴.

6.4 DEL FRACASO DE LAS ORDENANZAS A LA REFORMA DE 1927

En 1922 en los Depósitos Francos ya habían sido autorizados el montaje de automóviles, la elaboración de margarinas y la clasificación del Garbanzo. La aprobación de un nuevo Arancel hacía inminente la reforma de las Ordenanzas. Los Consorcios entendieron que era la ocasión propicia no sólo para consolidar las nuevas operaciones sino también, y sobre todo, para alcanzar una nueva ordenación del régimen franco “[...] al fin de contribuir al desarrollo de los Depósitos Francos, dando para ello mayores facilidades al comercio”¹⁸⁵. Los cuatro recintos en funcionamiento se reunieron a finales de 1923 para redactar una proposición conjunta con las medidas que debían ser incluidas en las nuevas Ordenanzas¹⁸⁶, para simplificar el funcionamiento de los Depósitos Francos¹⁸⁷. El principal objetivo, reducir las exigencias documentales sobre mercancías y operaciones, se podía conseguir adoptando la puntualización genérica y las declaraciones unificadas, igualando las condiciones de despacho del Depósito a las del muelle¹⁸⁸ y eximiendo del certificado de llegada los envíos al extranjero. Muchos procesos también se podían ver agilizados si las atribuciones de los interventores del Depósito eran asimiladas a las de los inspectores de muelles¹⁸⁹. Igualmente se solicitó la ampliación del período de permanencia de las mercancías de cuatro a seis años, la

¹⁸³ Desde el Consorcio se señaló la necesidad de construir un lazareto “[...] que reúna las debidas condiciones, puesto que beneficia grandemente los intereses generales del Puerto y los especiales del Depósito Franco, pues en el último año se obtuvieron beneficios por este concepto [...] para lo cual se deben construir los pabellones necesarios [...]”, entre los que se incluía un horno crematorio; CDFS, AP de 12/07/1928, p. 97.

¹⁸⁴ “[...] por la Asociación Provincial de Ganados se ponen dificultades para que la importación de ganado se haga por Santander [...] lo que se pretende es que a dicha Asociación se le dé el monopolio de la importación de ganado”; CDFS, AP de 12/07/1928, p. 9.

¹⁸⁵ CDFBI, *Memoria del segundo semestre de 1922*, Bilbao, 1923, p. 6.

¹⁸⁶ CDFS, AP de 28/12/1923 y CDFS, AP de 30/01/1928.

¹⁸⁷ CDFBI, *Memoria del segundo semestre de 1922*, Bilbao, 1923, pp. 6 y ss.

¹⁸⁸ Real Decreto de 15/10/1894, Gaceta de Madrid 27/10/1894, art. 97-110.

¹⁸⁹ Los inspectores de muelles podían resolver dudas y omisiones, declarar artículos nacionales como utillaje, a efectos de su permanencia en el recinto, y autorizar operaciones de transformación dentro del Depósito; Real Decreto de 15/10/1894, Gaceta de Madrid 27/10/1894, art. 15-21. El artículo 15 fijaba los deberes y atribuciones de los Administradores de Aduanas, el 16 los de los Administradores principales, el 19 los de los Interventores y el artículo 21 los de los Inspectores de muelles.

formación de paquetes postales¹⁹⁰ en los Depósitos, el establecimiento del servicio de marchamo¹⁹¹, la posibilidad de introducir géneros cuya importación estuviera prohibida¹⁹² y la admisión del cacao de Fernando Poo¹⁹³.

Tras aprobarse las nuevas Ordenanzas¹⁹⁴ sin que fuera incluida ninguna de las medidas propuestas desde los Depósitos Francos¹⁹⁵, los Consorcios volvieron a dirigir un escrito conjunto en la primavera de 1925¹⁹⁶. Ante su nulo resultado, cada recinto optó por defender sus propios intereses, elevando instancias individualmente¹⁹⁷. En las Ordenanzas de 1924 se habían transcrito de forma íntegra las disposiciones relativas a los Depósitos de Comercio presentes en el texto de 1894, sin introducir los cambios establecidos en marzo de 1916 con los Comerciales¹⁹⁸. Tampoco se actualizó el articulado de los Depósitos Francos, incorporando las modificaciones habidas desde 1915¹⁹⁹. Estas carencias inhabilitaban las Ordenanzas de 1924 para regular de forma eficaz el

¹⁹⁰ Real Decreto de 15/10/1894, Gaceta de Madrid 27/10/1894, art. 130. En el Depósito Franco de Bilbao, hasta su prohibición, se había estado empleando el mecanismo de la formación de paquetes certificados para exportar los libros editados en el recinto; CDFBI, *Memoria del primer semestre de 1924*, Bilbao, 1924, p. 6.

¹⁹¹ Sobre la circulación interior de mercancías, ver Real Decreto de 15/10/1894, Gaceta de Madrid 28/10/1894, art. 251-270.

¹⁹² Esta medida se pensaba esencialmente para las mercancías sujetas a prohibición o limitación temporal. Esos productos podían ser acumulados o enviados a otros mercados y, en el momento en que se derogara la prohibición, introducidos en el Territorio Aduanero; CDFBI, *Memoria del segundo semestre de 1922*, Bilbao, 1923, pp. 6 y ss.

¹⁹³ La entrada de cacao de Fernando Poo en el Mercado Nacional estaba sujeta a un cupo por el cual, el grano importado podía acogerse a un derecho de Arancel rebajado. Una vez cubierto el cupo esta mercancía debía adeudar por la tarifa ordinaria. En todo caso, el cupo y la rebaja arancelaria sólo se contemplaban en los despachos directos de importación, en los Depósitos de Comercio y, desde julio de 1923, en los depósitos particulares. Los Depósitos Francos quedaban excluidos; Real Decreto de 17/07/1923, Gaceta de Madrid 18/07/1923, pp. 202-203. La extensión del beneficio del cacao del Golfo de Guinea a los nuevos recintos se acompañaba de la solicitud de extinguir los depósitos particulares en los puertos donde existiera un Depósito Franco; CDFBI, *Memoria del segundo semestre de 1922*, Bilbao, 1923, pp. 6 y ss.

¹⁹⁴ En noviembre de 1924; Real Decreto de 14/11/1924, Gaceta de Madrid 17/11/1924.

¹⁹⁵ “[...] no habiendo sido incluido en las últimas Ordenanzas de Aduanas ninguno de los extremos solicitados [...] que condensan las enseñanzas que el funcionamiento de cada Depósito Franco ha producido”; CDFBI, *Memoria del primer semestre de 1925*, Bilbao, 1925, pp. 3-4.

¹⁹⁶ CDFBI, *Memoria del segundo semestre de 1925*, Bilbao, 1926.

¹⁹⁷ El Consorcio bilbaíno hizo hincapié en el servicio de marchamo, mientras el barcelonés se centraba en los paquetes postales, los certificados de llegada y la manipulación del aceite de oliva; CDFBI, *Memoria del primer semestre de 1926*, Bilbao, 1926, p. 6 y CPFB, *Memoria... op. Cit.*, 1928, pp. 114-116.

¹⁹⁸ Real Decreto de 15/10/1894, Gaceta de Madrid 28/10/1894, art. 207-226, Real Decreto de 18/03/1916, Gaceta de Madrid 19/03/1916, pp. 655-657 y Real Decreto de 14/11/1924, Gaceta de Madrid 17/11/1924, art. 200-219.

¹⁹⁹ Real Decreto de 14/11/1924, Gaceta de Madrid 17/11/1924, art. 200-246.

funcionamiento de los distintos recintos aduaneros²⁰⁰, carencia que no fue enmendada hasta que en 1927 se reformó la Intervención de los Depósitos Francos²⁰¹. Por una parte, la Dirección General de Aduanas se estaba dando cuenta de la creciente distancia existente entre la norma y la práctica, acrecentada por las nuevas operaciones autorizadas en los recintos francos desde 1924. Por otra, frente a las reivindicaciones de los cuatro Consorcios, las impugnaciones particulares o colectivas a sus solicitudes eran nimias. En su funcionamiento, los Depósitos Francos estaban demostrado su inocuidad respecto del Tesoro y de la producción interior. Por último, no se puede descartar el papel que pudiera haber jugado un cierto optimismo²⁰² vinculado a la fase de expansión, moderada, que estaba atravesando el comercio.

La reforma de la Intervención de los Depósitos Francos perseguía “[...] facilitar la concurrencia de mercancías extranjeras y [...] simplificar los trámites burocráticos que rigen en el momento presente”²⁰³. En un Depósito podían introducirse todas las mercancías llegadas al puerto, aunque no tuvieran declarado este destino en su Manifiesto²⁰⁴. Incluso en el caso de que hubieran presentado su declaración a consumo, eran susceptibles de depósito si ese despacho aún no había sido iniciado²⁰⁵. En el recinto franco también quedaban admitidos los artículos que estuvieran sometidos a alguna prohibición temporal²⁰⁶. Los géneros incluidos en estos tres casos junto con los combustibles y los graneles quedaban sujetos al régimen de Intervención ya previsto en las

²⁰⁰ Parte de la reglamentación por las Ordenanzas de los diferentes Depósitos entraban en contradicción con otras disposiciones, emanadas de la propia Dirección General de Aduanas, referentes a su régimen de funcionamiento. Muchas de las atribuciones que estas contenían quedaban próximas a la ilegalidad, al no ser contempladas por la Ordenanza de Aduanas.

²⁰¹ Esta reforma entró en vigor el uno de enero siguiente; Real Decreto de 02/10/1927, Gaceta de Madrid 05/10/1927, pp. 110-111 y Real Orden de 13/12/1927, Gaceta de Madrid 16/12/1927, pp. 1638-1642.

²⁰² Todavía en 1928 el Consorcio barcelonés estaba convencido del efecto indudablemente positivo que para el comercio en el Mediterráneo y para sus puertos iban a tener “[...] las anualidades que una de las naciones mediterráneas [presumiblemente se estaban refiriendo a Francia] debe recibir como fruto del Plan Dawes”; CPFB, *Memoria... op. Cit.*, 1929, p. 10.

²⁰³ Real Decreto de 02/10/1927, Gaceta de Madrid 05/10/1927, p. 110. Incluso el Consorcio barcelonés afirmó, a comienzos de 1929, que habían sido “[...] suprimidas las trabas burocráticas inútiles que, sin aportar beneficio alguno a la Administración, hacían ineficaz para la industria y el comercio el régimen de franquicia”; CPFB, *Memoria... op. Cit.*, p. 15.

²⁰⁴ Real Decreto de 02/10/1927, Gaceta de Madrid 05/10/1927, art. 1, Base A y Real Orden de 13/12/1927, Gaceta de Madrid 16/12/1927, art. 2.

²⁰⁵ Real Orden de 13/12/1927, Gaceta de Madrid 16/12/1927, art. 19.

²⁰⁶ No estaban admitidas, por el contrario, las mercancías sujetas a prohibición permanente, incluidas en la Disposición 11 del Arancel; Real Decreto de 12/02/1922, Gaceta de Madrid 13/02/1922, Disposición 11, Real Decreto de 02/10/1927, Gaceta de Madrid 05/10/1927, Base F y Real Orden de 13/12/1927, Gaceta de Madrid 16/12/1927, art. 18.

Ordenanzas²⁰⁷. Por el contrario, y ésta era la principal aportación de la reforma²⁰⁸, aquellos productos que figuraran consignados *a Depósito* en los Manifiestos podían ser intervenidos por un régimen específico²⁰⁹. Bajo este procedimiento, en primer lugar, las mercancías eran registradas mediante una puntualización genérica “[...] lo suficientemente precisa para determinar la naturaleza de la mercancía”²¹⁰, sustituyendo a la puntualización individual anteriormente preceptiva. Segundo, el modelo de declaración era igualado al de las libretas de muelle²¹¹ y las distintas declaraciones²¹² de un mismo operador podían ser reunidas en una declaración única²¹³. Tercero, las expediciones al extranjero eran eximidas del certificado consular de llegada, siempre que la conducción se hiciese mediante una línea regular de vapores, bastando añadir un *conocimiento* a la factura de exportación²¹⁴. Cuarto, los Interventores, encargados de supervisar las distintas manipulaciones habidas entre la entrada y la salida de los géneros, fueron igualados en sus funciones a los inspectores de muelles²¹⁵.

En quinto lugar, se regularizó tanto la transferencia de mercancías desde los Depósitos de Comercio a los Francos como la habilitación de nuevos locales en este último régimen²¹⁶. Hasta entonces, unas y otras se realizaban dependiendo de autoriza-

²⁰⁷ Real Orden de 13/12/1927, Gaceta de Madrid 16/12/1927, art. 2.

²⁰⁸ “[...] se resolvieron favorablemente gran parte de los extremos solicitados a la Superioridad e incluidos en la instancia elevada conjuntamente por los Depósitos Francos españoles [...]”; CDFBI, *Memoria del segundo semestre de 1927*, Bilbao, 1928, p. 3

²⁰⁹ Real Decreto de 02/10/1927, Gaceta de Madrid 05/10/1927, Base A y Real Orden de 13/12/1927, Gaceta de Madrid 16/12/1927, art. 2.

²¹⁰ Esta exigencia hacía que la puntualización genérica se igualase a los detalles contenidos en los Manifiestos; Real Decreto de 14/11/1924, Gaceta de Madrid 17/11/1924, art. 62, Real Decreto de 02/10/1927, Gaceta de Madrid 05/10/1927, Base A y Real Orden de 13/12/1927, Gaceta de Madrid 16/12/1927, art. 2.

²¹¹ Real Decreto de 02/10/1927, Gaceta de Madrid 05/10/1927, Base B.

²¹² Físicamente, una declaración de depósito formaba una carpeta o dossier acompañado de “[...] copias firmadas por los interesados y confrontadas y autorizadas por la Administración de todas las declaraciones de consumo, hojas de adeudo, facturas de exportación y cualquier otro documento que se expida con cargo a las respectivas declaraciones de depósito, así como también [...] los Centros de declaraciones especiales de depósito que sean precisos”; Real Orden de 13/12/1927, Gaceta de Madrid 16/12/1927, art. 10.

²¹³ Real Decreto de 02/10/1927, Gaceta de Madrid 05/10/1927, Base I y Real Orden de 13/12/1927, Gaceta de Madrid 16/12/1927, art. 21.

²¹⁴ El *conocimiento* era un documento de embarque, referido a las mercancías exportadas y a su régimen aduanero, emitido por los funcionarios de la Aduana de origen; Real Decreto de 02/10/1927, Gaceta de Madrid 05/10/1927, Base K y Real Orden de 13/12/1927, Gaceta de Madrid 16/12/1927, art. 23.

²¹⁵ Esta asimilación permitía a los Interventores del Depósito iniciar los despachos y, en general, resolver de oficio y con mayor prontitud toda clase de incidencias; Real Decreto de 02/10/1927, Gaceta de Madrid 05/10/1927, Base E.

²¹⁶ Real Decreto de 02/10/1927, Gaceta de Madrid 05/10/1927, Bases C y J.

ciones específicas²¹⁷. En el traslado de los géneros depositados, así como en la unificación de distintas declaraciones, se hizo caso omiso a lo solicitado por los Consorcios y no fue alterado el plazo de cuatro años de permanencia máxima de una mercancía en el Depósito²¹⁸. La apertura de almacenes o de cualquier instalación externa al recinto original debía estar convenientemente justificada ante la Aduana²¹⁹. En sexto y último lugar, la reforma del régimen de intervención se acompañó de la aprobación en los Depósitos Francos del servicio de marchamo²²⁰, de las operaciones de inutilización de hierros y neumáticos²²¹, y de la formación de paquetes postales²²². Esta disposición permitió, especialmente en el recinto barcelonés²²³, recibir en tránsito y exportar mercancías bajo tratamiento postal²²⁴. Éste proporcionaba ventajas a los paquetes y pequeños bultos, principalmente en los que respecta al tránsito terrestre y a los casos de reimportación²²⁵.

El gran problema de la reforma de octubre y diciembre de 1927 no fue que dejara de incluir algunos de los extremos solicitados por los cuatro Consorcios, especialmente la extensión a seis años del plazo de depósito. Su principal obstáculo fue que llegó demasiado tarde. No tanto por el tiempo pasado desde que las primeras instancias fueran presentadas sino por lo ocurrido en ese lapso. No sólo habían sido autorizados

²¹⁷ A comienzos de 1925, el incremento del tráfico del recinto de Barcelona hizo necesaria la puesta en funcionamiento en régimen de Depósito Franco de los almacenes del Muelle Bosch i Alsina; Real Orden de 21/03/1925, Gaceta de Madrid 26/03/1925, p. 1561.

²¹⁸ Una mercancía traslada a un Depósito Franco desde el de Comercio, mantenía el plazo iniciado en su entrada original. Cuando varias declaraciones eran unificadas se imponía como fecha de referencia la de la declaración más antigua, aunque ello implicara recortar el plazo real de depósito de los géneros introducidos más recientemente; Real Orden de 13/12/1927, Gaceta de Madrid 16/12/1927, art. 16 y 21.

²¹⁹ “[...] sólo podrá solicitarse en aquellos casos en los que la aglomeración de mercancías sea tal que resulten insuficientes los almacenes y locales de los Depósitos [...] cuando no exista aglomeración en los almacenes, podrá solicitarse la habilitación [...] por la índole de la mercancía o las condiciones requeridas para su conservación convenga almacenarla en un local especial [...]”; Real Orden de 13/12/1927, Gaceta de Madrid 16/12/1927, art. 22.

²²⁰ Real Decreto de 02/10/1927, Gaceta de Madrid 05/10/1927, Base D y Real Orden de 13/12/1927, Gaceta de Madrid 16/12/1927, art. 15.

²²¹ Real Decreto de 02/10/1927, Gaceta de Madrid 05/10/1927, Base H y Real Orden de 13/12/1927, Gaceta de Madrid 16/12/1927, art. 20.

²²² Real Decreto de 02/10/1927, Gaceta de Madrid 05/10/1927, art. 2 y Real Decreto de 13/12/1927, Gaceta de Madrid 16/12/1927, pp. 1642-1643.

²²³ En los meses posteriores a la reforma, el Depósito Franco de Barcelona desarrolló una intensa actividad postal y, vinculada a ella, de transporte terrestre entre el recinto franco y la Aduana de Port-Bou; CONSORCIO DEL PUERTO FRANCO DE BARCELONA, *Memoria de los trabajos realizados durante el año 1928*, Barcelona, 1929, pp. 15 y ss.

²²⁴ Real Decreto de 13/12/1927, Gaceta de Madrid 16/12/1927, art. 1-3.

²²⁵ Real Decreto de 14/11/1924, Gaceta de Madrid 17/11/1924, art. 124, regla 11.

los suministros navales, tal como se ha visto más arriba; también se había reorganizado el Consorcio del *Puerto Franco* de Barcelona²²⁶. En julio de 1925 se nombró un Comisario Regio²²⁷, representante del Gobierno y encargado de dirigir las obras de instalación del recinto franco *definitivo*²²⁸. La importancia económica de la franquicia barcelonesa para el conjunto del país aconsejaba al Estado participar en su dirección²²⁹, pero parecía no sugerir todavía contribuir a su subvención. Al mismo tiempo, y para compensar la ausencia de recursos públicos²³⁰, se concedió al Depósito Franco de Barcelona el monopolio de la extracción de arenas en las playas entre los ríos Besós y Llobregat²³¹. A cambio de encargarse del proyecto de mecanización de las explotaciones²³², el Consorcio barcelonés recibía el 65 por ciento de lo ingresado por la venta de las arenas²³³. El único destino que se le podía dar a estos recursos era la financiación de las obras del *puerto franco*²³⁴. El tercer pilar en la reorganización del Consorcio fue la reforma en su propia estructura²³⁵. Al Pleno, compuesto desde 1917 por un presidente y

²²⁶ En 1920, el Depósito Franco de Barcelona había recibido la declaración de Utilidad Pública sobre los Terrenos del delta del Llobregat, a efectos de la expropiación de terrenos, con el objeto de construir las instalaciones definitivas del recinto franco. El Consorcio, aprovechando esta circunstancia, utilizaba la confusión entre los términos *depósito* y *puerto franco* para solicitar algunas ampliaciones del régimen.

²²⁷ Fernando Álvarez de la Campa, que había sido Alcalde de Barcelona y Presidente del Consorcio, recibió el cargo de Comisario Regio, seguramente como solución de compromiso entre la intervención del Gobierno y la preeminencia de los elementos locales; Real Decreto de 23/07/1925, Gaceta de Madrid de 25/07/1925, p. 591.

²²⁸ El Comisario Regio estaba encargado de “[...] activar e impulsar el comienzo y ejecución de las obras precisas para la definitiva instalación del Puerto Franco [...]”; Real Decreto de 23/07/1925, Gaceta de Madrid 25/07/1925, art. 1.

²²⁹ “[...] ningún otro pueblo mejor que Barcelona para iniciar esta magna obra [...] por su situación geográfica, sus admirables condiciones locales, su importante puerto marítimo, su riqueza industrial y agrícola [...] las zonas [sic], depósitos y puertos francos [...] han de ser de interés general para la Nación [...] De ello se desprende la necesidad de que el Estado, si no su dirección, conserve siempre la tutela de alta inspección y soberanía que le corresponde [...]”; Real Decreto de 23/07/1925, Gaceta de Madrid 25/07/1925, p. 588.

²³⁰ “[...] no permitiendo la estructura del actual presupuesto del Estado auxiliar la repetida construcción [del Puerto Franco de Barcelona]”; Real Decreto de 23/07/1925, Gaceta de Madrid 25/07/1925, p. 588.

²³¹ Real Decreto de 23/07/1925, Gaceta de Madrid 25/07/1925, pp. 588-589.

²³² Las tarifas de venta eran establecidas por el Ministerio de Fomento a propuesta del Consorcio; Real Decreto de 23/07/1925, Gaceta de Madrid 25/07/1925, art. 2. “[...] acabó el Gobierno con la anarquía imperante en lo relativo a la extracción de arenas, proporcionando al Consorcio un ingreso para obras, establecimiento de servicios y expropiación de terrenos”; CPFB, *Memoria... op. Cit.*, 1928, p. 42.

²³³ El 35 % restante era distribuido entre el Gobierno Civil de la provincia, la Capitanía General y la Comandancia de Marina, en un 18, 12 y 5 por ciento respectivamente, destinado a beneficencia y pósitos de pescadores; Real Decreto de 23/07/1925, Gaceta de Madrid 25/07/1925, art. 3.

²³⁴ “[...] con la obligación de destinar los productos líquidos obtenidos a la construcción de obras, instalación de servicios y complemento de expropiaciones del Puerto Franco de Barcelona [...]”; Real Decreto de 23/07/1925, Gaceta de Madrid 25/07/1925, p. 588.

²³⁵ Real Decreto de 20/02/1926, Gaceta de Madrid 21/02/1926, pp. 963-964.

doce vocales²³⁶, se añadió a comienzos de 1926 una delegación de las compañías de ferrocarriles²³⁷ y cuatro representantes del Estado²³⁸. Además, la presidencia del Consorcio pasó del Alcalde al Comisario Regio²³⁹. En todo caso, siendo el Ayuntamiento de Barcelona el responsable último de la financiación del recinto franco, mientras los ingresos de éste fuesen insuficientes²⁴⁰, se mantuvo el peso diferencial de los representantes municipales en el Pleno y en el Comité Ejecutivo²⁴¹.

Tabla 6.10 Composición del Presupuesto del Consorcio del Depósito Franco de Barcelona 1927-1929, en Pesetas corrientes

	1927	1928	1929	%
INGRESOS				
Aportaciones	0	6.253.623	25.444.553	90,1
Ingresos Financieros	367.989	902.218	616.989	5,4
Explotación del Depósito Franco	151.848	281.545	491.126	2,6
Arbitrio de las Arenas	163.096	207.235	256.382	1,8
Otros	11.042	21.535	6.031	0,1
Total	693.976	7.666.156	26.815.082	100,0
GASTOS				
Depósito Franco	33.810	97.793	69.309	0,9
Personal de Oficinas	190.049	211.339	288.247	3,1
Resto del Presupuesto de Servicios	681.382	248.810	451.152	6,2
Resto del Presupuesto de Obras	31.582	119.088	1.530.955	7,5
Expropiaciones	0	5.370.656	13.086.322	82,4
Total	936.822	6.047.686	15.425.986	100,0
Saldo	-242.846	1.618.470	11.389.096	

Fuente: elaboración propia a partir de CPFEB, *Memorias de los trabajos...* de 1926-27, 1928, 1929 y 1930, Barcelona, varios años

²³⁶ El Alcalde ocupaba la Presidencia y estaba acompañado de seis concejales y de los representantes respectivos del Fomento del Trabajo Nacional, La Junta de Obras, la Cámara Oficial de Comercio y Navegación, la Cámara Oficial de Industria y del Instituto Agrícola de San Isidro, más un delegado obreiro; Real Orden de 27/10/1917, Gaceta de Madrid 02/11/1917, art. 1.

²³⁷ “[...] un representante por las Compañías de ferrocarriles cuyas líneas estén establecidas en el término municipal de Barcelona [...]”; Real Decreto de 20/02/1926, Gaceta de Madrid 21/02/1926, art. 1.

²³⁸ “[...] cuatro personas de reconocida competencia en asuntos económicos y comerciales designadas por el Gobierno a propuesta del Comisario Regio”; Real Decreto de 20/02/1926, Gaceta de Madrid 21/02/1926, art. 1.

²³⁹ Real Decreto de 20/02/1926, Gaceta de Madrid 21/02/1926, art. 1 y 2.

²⁴⁰ Real Orden de 27/10/1917, Gaceta de Madrid 02/11/1917, art. 22, Real Decreto de 23/07/1925, Gaceta de Madrid 25/07/1925, p. 588 y Real Decreto de 20/02/1926, Gaceta de Madrid 21/02/1926, p. 963.

²⁴¹ El Pleno continuó formado por siete vocales del Ayuntamiento, entre ellos los Tenientes de Alcalde de Hacienda y Obras Públicas como vicepresidentes del Consorcio. En el Comité Ejecutivo se mantenía un vocal concejal como miembro nato; Real Orden de 27/10/1917, Gaceta de Madrid 02/11/1917, art. 12 y Real Decreto de 20/02/1926, Gaceta de Madrid 21/02/1926, art. 1 y 6.

Tras su reorganización, el Consorcio barcelonés comenzó una nueva etapa de actividad, que se puede distinguir en cuatro campos. En el primero, se procuró una gestión más directa en la explotación del Depósito Franco de Barcelona²⁴². Este cambio de orientación, reflejado en la elaboración de las memorias anuales²⁴³, no dejó de provocar desencuentros y algún enfrentamiento con Crédito & Docks²⁴⁴. En el segundo, gracias principalmente a la contribución del Ayuntamiento de Barcelona²⁴⁵, se iniciaron las tareas para el establecimiento definitivo del recinto franco en el delta del Llobregat. En este espacio se pretendía realizar un nuevo puerto con canales ganados a la tierra, diques, muelles y espacio para almacenes e industrias²⁴⁶. Con el objeto de convertir en realidad este propósito, en 1928 se inició la adquisición de terrenos²⁴⁷ y se convocó un concurso de proyectos entre ingenieros de todo el mundo²⁴⁸. En el tercero el Consorcio catalán planeaba comunicar Barcelona con la frontera francesa mediante un ferrocarril de ancho europeo²⁴⁹ y con Bilbao por autopista²⁵⁰. Incluso se preveía la posibilidad de

²⁴² “[...] siendo de su competencia todo lo relacionado con la explotación del actual Depósito Franco [...]”; Real Decreto de 20/02/1926, Gaceta de Madrid 21/02/1926, p. 964.

²⁴³ El Comisario Regio señaló que “La [Memoria] que aprobó la Corporación el año último [1928] no era otra cosa que una síntesis de aquella labor preparatoria y de ordenación realizada para intensificar luego la explotación del Depósito Franco, en sus instalaciones provisionales”; CPFB, *Memoria... op. Cit.*, 1929, p. 9.

²⁴⁴ Uno de los más importantes estuvo ocasionado por el intento del Consorcio de revisar a la baja las tarifas de carga, descarga y manipulación, en contra del criterio de la empresa arrendataria. “[...] a este Consorcio no le satisfacen ni mucho menos las tarifas que ha formulado, pero teniendo en cuenta [...] el natural y justo deseo de las Sociedad arrendataria de obtener la mayor utilidad posible dentro de los derechos que el contrato le otorga, acepta las tarifas detalladas en el adjunto escrito [...] como límite mínimo de reducción [...] No ha logrado el Consorcio su ideal, o sea que el Comercio y la Industria hallen en los servicios del Depósito Franco las máximas facilidades, pero es de esperar que no sea éste el último avance [...]”; CPFB, *Memoria... op. Cit.*, 1929, pp. 17-18.

²⁴⁵ Además de la emisión de , el Ayuntamiento de Barcelona aportó fincas, y concertó una emisión de obligaciones a favor del Consorcio; CPFB, *Memoria... op. Cit.*, 1929, p. 78.

²⁴⁶ “[...] las orientaciones portuarias que se observan en el Mediterráneo no admiten dudas sobre el camino a seguir y sobre la inexcusable necesidad de brindar al comercio y la industria las facilidades derivadas de un Puerto con Franquicia”; CPFB, *Memoria... op. Cit.*, 1929, p. 10.

²⁴⁷ “[...] cuando el propietario [...] ha creído que no se daba a su finca la valoración debida, los peritos, con absoluta libertad de acción se han encargado de discernir el justo medio”; CPFB, *Memoria... op. Cit.*, 1929, p. 78.

²⁴⁸ De los 56 proyectos presentados, se eligió el presentado por Chistian Pettersen junto con elementos de otros quince anteproyectos; CPFB, *Memoria... op. Cit.*, 1929, pp. 139-147.

²⁴⁹ A finales de 1927 se solicitó al Consejo Superior Ferroviario la inclusión en el Plan de ferrocarriles de urgente construcción de un ramal entre Barcelona y Port-Bou con ancho de vía europeo, por “[...] la pérdida de tiempo y los inconvenientes que implica el transbordo en el comercio de exportación [...]”; CPFB, *Memoria... op. Cit.*, 1928, pp. 177-181, cita en p. 179 y CPFB, *Memoria... op. Cit.*, 1929, pp. 149-155. Finalmente, a mediados de 1928, el proyecto llegó a tener plasmación legal, pero sobre la línea Barcelona – Ripoll – Puigcerdá; Real Decreto Ley de 17/07/1928, Gaceta de Madrid 18/07/1928, pp. 307-309.

extender la red hasta Vigo²⁵¹, cuyo Depósito Franco comenzaba a entrar en funcionamiento en esas mismas fechas²⁵². En último lugar, la reorganización del Consorcio preveía la instalación de nuevas actividades²⁵³, ocasión que fue aprovechada por algunas industrias²⁵⁴. Éstas, fuera de la normativa acumulada por los Depósitos Francos, dependían de autorizaciones puntuales del Ministerio²⁵⁵ y, en su funcionamiento, terminaron rompiendo los límites de este régimen.

²⁵⁰ “[...] auxiliado con el transporte rápido desde el punto de producción a los Puertos del Cantábrico, evitando así la larga navegación alrededor de la Península Ibérica o la lenta y costosa travesía de la nación vecina”; CPFB, *Memoria... op. Cit.*, 1929, pp. 157-159, cita en p. 159.

²⁵¹ En el segundo Congreso Nacional de Comercio celebrado en 1929, la Cámara de Comercio de Vigo, principal patrocinadora del Depósito Franco tras la desaparición del Banco de la ciudad, señaló que; “Vigo podría utilizarse con éxito, pero en estrecha compenetración con Barcelona [...]”. Al mismo tiempo, señalaba la necesidad de aplicar a la ciudad pontevedresa el modelo catalán; “Simultáneamente debería también instalarse el puerto franco de Vigo en forma que permitiese su futuro desarrollo en amplio plan y procurando que las obras se llevaran al compás del ferrocarril [...]”; COCIN DE VIGO, *Vigo ante el II Congreso Nacional del Comercio Español de Ultramar*, Vigo, 1929, pp. 1 y 21.

²⁵² “A pesar del breve tiempo transcurrido desde su inauguración [...] las operaciones ya realizadas permiten augurar un intenso movimiento para época no lejana”; COCIN DE VIGO, *Vigo ante el II Congreso... op. Cit.*, p. 28.

²⁵³ “Para la fijación de las nuevas operaciones que han de efectuarse en la explotación del puerto franco [sic] en organización y en relación con las reglamentadas en el actual Depósito, será condición precisa e indispensable la previa autorización del Gobierno [...]”; Real Decreto de 20/02/1926, Gaceta de Madrid 21/02/1926, art. 10.

²⁵⁴ “[...] hay que pensar en las grandes instalaciones y en el establecimiento de aquellas industrias que, por no existir en el país, no pueden perjudicar a ninguna de las existentes [...] hay que pensar en las grandes instalaciones y en el establecimiento de aquellas industrias que, por no existir en el país, no pueden perjudicar a ninguna de las existentes”; CPFB, *Memoria... op. Cit.*, 1929, pp. 161-162.

²⁵⁵ “[...] algunas [...] funcionan ya en el Depósito Franco, aunque en menor escala y con autorización especial del Gobierno”; CPFB, *Memoria... op. Cit.*, 1930, p. 203.

6.5 LA LEY DE ZONAS FRANCAS DE 1929

“Las operaciones que se verifican en el Depósito Franco de Barcelona han adquirido en estos últimos tiempos importancia tan señalada [...] Es evidente, Señor, que la situación actual de los Depósitos Francos no responde en general al cuadro de funciones que la legislación vigente les asigna, sobre todo en lo que hace referencia al establecimiento de determinadas industrias [...]”,²⁵⁶

Finalmente, en junio de 1929 se dispuso la Ley de Zonas Francas. El desarrollo de los Depósitos Francos había ahondado la cesura existente entre la norma y la práctica. Resultó obligado fijar las atribuciones de cada institución aduanera²⁵⁷ y extender al conjunto de recintos las operaciones que, rozando los límites de la legalidad, sólo se daban en alguno de ellos²⁵⁸. Esta normalización exigía autorizar definitivamente las actividades *industriales*... pero tan solo en las Zonas Francas²⁵⁹, distinguidas de los Depósitos precisamente por mantener éstos su limitación a las transformaciones *comerciales*²⁶⁰. Ante la euforia de sus Consorcios²⁶¹, los recintos de Barcelona y Cádiz fueron convertidos en Zonas²⁶² por la importancia industrial de la primera²⁶³ y por el papel de

²⁵⁶ Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, p. 1530.

²⁵⁷ “[...] la conveniencia de establecer, después de meditado estudio, las bases de una nueva reglamentación que reorganice y delimite los conceptos de puerto, zona y depósitos francos [...]”; Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, p. 1530.

²⁵⁸ “[...] resultan éstas [industrias] escasas en número y naturaleza para aquellos [Depósitos] que, como el de Barcelona, van extendiendo su demarcación y acreciendo su importancia [...]”; Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, p. 1530.

²⁵⁹ “[...] a la Zona Franca se le otorga amplia libertad para que puedan establecerse en ella todas cuantas industrias no existen en España, así como aquellas que aun existiendo, no tengan carácter exportador o aparezca éste en decrecimiento [...]”; Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, p. 1530.

²⁶⁰ “[...] se asigna a los Depósitos Francos su verdadero carácter de instituciones dedicadas directa y principalmente al almacenaje de mercancías, con las limitadísimas operaciones complementarias [...] para facilitar las transacciones mercantiles, respetando [...] las operaciones que hasta la fecha se hubieren autorizado [...]”; Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, p. 1530.

²⁶¹ El Consorcio barcelonés afirmaba que la Ley de Bases de junio de 1929 “[...] colma la vieja aspiración de Barcelona claramente manifestada desde 1900, sujeta siempre a las oscilaciones políticas y a los regateos. La concesión, primeramente mezquina, después de una timidez confusa, se convierte en [...] terminante declaración a favor de Barcelona”; CPFB, *Memoria... op. Cit.*, 1930, p. 11.

²⁶² Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 6ª.

²⁶³ “Sin el menor daño para la economía general del país [...] la Zona Franca está llamada a ser un núcleo industrial importantísimo, además de un gran depósito y centro distribuidor”; CPFB, *Memoria... op. Cit.*, 1930, p. 204.

la segunda en el comercio con América²⁶⁴. Al lado de éstas, situadas respectivamente en el Mediterráneo y en el sur, se preveía establecer una tercera Zona “[...] en un puerto del Norte de España, si así se juzgara conveniente para el interés económico de la Nación”²⁶⁵. Es difícil explicar que esta institución no fuera concedida entonces a Bilbao²⁶⁶. A finales de los años veinte y comienzos de los treinta, mientras el Depósito vigués apenas había iniciado su funcionamiento²⁶⁷ y el Consorcio de Santander había declinado la posibilidad de solicitar la transformación²⁶⁸, el recinto vizcaíno se encontraba en una situación muy diferente. El Consorcio de Bilbao había pedido formalmente convertirse en la tercera Zona Franca²⁶⁹, el Depósito disponía de terreno suficiente para las futuras instalaciones²⁷⁰ y su movimiento comercial era superior al de sus competido-

²⁶⁴ “[...] las reiteradas súplicas que se han dirigido al Gobierno por la Alcaldía de Cádiz, secundada por importantes elementos económicos, para que se dotara al expresado puerto de una Zona Franca [...] a una ciudad tan admirablemente situada desde el punto de vista geográfico para las relaciones comerciales entre Europa y América”; Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, p. 1530.

²⁶⁵ Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, p. 1530 y Base 6ª.

²⁶⁶ Menos complicado es comprender que, en 1947, la Zona Franca del norte fuera concedida a Vigo y no a Bilbao. Tanto por hallarse Vizcaya entre las provincias traidoras como por las implicaciones comerciales del Protocolo Franco-Perón, que priorizaban a Cádiz y Vigo frente a otros puertos. A través de esas dos ciudades se debía verificar la comunicación entre Argentina y España. Ambas contaban con una dilatada experiencia en el tráfico trasatlántico y con la ubicación geográfica propicia. En todo caso se tratará este particular con más detenimiento en el próximo capítulo.

²⁶⁷ El Depósito Franco de Vigo había iniciado su andadura a finales de 1928, tras superar los problemas habidos para encontrar un arrendatario, el retraso en la construcción del almacén y del propio muelle, y una disputa interna de la Compañía Arrendataria; BERNÁRDEZ ROMERO, Bernardo, *Tratado de viguismo... op. Cit.*, pp. 283-284. A pesar de su escasa trayectoria, desde muy pronto el recinto Vigués se postuló como alternativa a Bilbao para ser la sede de la Zona Franca del Norte. “Una de las más trascendentes obras para el porvenir de Vigo, que consolidaría su carácter de puerto continental, es la creación de la Zona Franca como necesaria expansión del actual depósito”; COCIN DE VIGO, *Vigo ante el II Congreso... op. Cit.*, pp. 45-48, cita en p. 45.

²⁶⁸ Antes de que la publicación del Reglamento aclarara las condiciones de funcionamiento de los nuevos recintos, el Consorcio cántabro creía en “[...] la conveniencia de no solicitar la Zona Franca [...] toda vez que el cambio de régimen administrativo y la dificultad en el establecimiento de industrias en el Depósito Franco, pudiera acaso perjudicar su continuación como Depósito Franco”; CDFS, AP de 08/10/1929, p. 119.

²⁶⁹ La instancia fue elevada al Ministerio de Hacienda el 28 de junio de 1935, “[...] solicitando la concesión en favor de este Consorcio, de la Zona Franca del Norte que se prevé en la Base 6ª”; CDFBI, *Memoria de 1935*, Bilbao, 1935, p. 12. Incluso se aseguraba desde este recinto que “[...] queda recabada por Bilbao la prioridad de establecerla [la Zona Franca]”; CDFBI, *El Depósito Franco de Bilbao a los quince años de su creación*, Bilbao, 1935, p. 3.

²⁷⁰ El Depósito Franco poseía un recinto de quince hectáreas en el Muelle Reina Victoria Eugenia de Santurce. Sin posibilidad de ocuparlo enteramente con instalaciones en régimen franco, a mediados de los años veinte, el Consorcio había optado por arrendar la superficie a operadores “[...] ajenos ahora al régimen de franquicia [...]”; CDFBI, *Memoria del primer semestre de 1924*, Bilbao, 1924, p. 4. La cursiva es mía.

res²⁷¹, reuniendo operaciones como el almacenaje de cereales y abonos²⁷², y la importación de automóviles²⁷³.

El primer paso de la Ley fue delimitar los conceptos de Depósito de Comercio y de Puerto Franco²⁷⁴. Aquél se regía por la Ordenanza de Aduanas²⁷⁵, desterrando definitivamente lo dispuesto en 1916 respecto de los Depósitos Comerciales. Las instituciones de las Islas Canarias²⁷⁶ y de las plazas norteafricanas²⁷⁷, ajenas al Territorio Aduanero Nacional, continuaron ordenándose por su normativa específica vigente. A parte quedaban las instituciones *francas* propias de la línea de Aduanas. Depósitos y Zonas compartían varios rasgos comunes. Primero, ambas instituciones debían ser recintos convenientemente aislados y situados bajo la jurisdicción de una Aduana marítima de primera clase. En ellos se podían introducir y almacenar mercancías extranjeras y nacionales, cuya importación o exportación no estuviera prohibida, libres de derechos de Arancel²⁷⁸. Segundo, todos quedaban bajo la competencia del Ministerio de Hacienda y de la Dirección General de Aduanas, con la participación de los departamentos de Fomento, Marina y Economía Nacional²⁷⁹. Tercero, el Estado, a priori, no garantizaba la existencia de ningún recinto²⁸⁰, frente a los malos resultados y deudas que pudiera arrastrar. Cuarto, dentro de los Depósitos y Zonas se mantenía la prohibición de habitar

²⁷¹ “Este Depósito Franco, a fines del año 1927, ocupaba el primer lugar entre todos los de España, por su movimiento superior en un 70 por 100 al de Barcelona. [...]”; CDFBI, *El Depósito Franco... op. Cit.*, p. 3.

²⁷² “[...] los grandes almacenamientos de cereales, leguminosas, nitratos, etc., la importante centralización en la importación de automóviles [...]”; CDFBI, *El Depósito Franco... op. Cit.*, p. 1.

²⁷³ En 1925, el Depósito Franco de Bilbao había sido elegido centro de importación y distribución de automóviles para el norte de la Península. Ese mismo año, incluso, General Motors había iniciado tareas de montaje a modo de ensayo, similares a las realizadas por Ford unos años antes en Cádiz. Diez años más tarde, y presumiendo la aplicación del régimen de Zona Franca a Bilbao “Algunas importantes fábricas de automóviles [probablemente General Motors] nos han interesado diversos datos para el estudio de proyectos relacionados con la instalación de fábricas de montaje”; CDFBI, *Memoria del primer semestre de 1925*, Bilbao, 1925, p. 2, CDFBI, *Memoria del segundo semestre de 1925*, Bilbao, 1926, p. 3 y CDFBI, *Memoria de 1935*, Bilbao, 1935, p. 17.

²⁷⁴ Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Bases 1ª y 2ª, respectivamente.

²⁷⁵ Real Decreto de 14/11/1924, Gaceta de Madrid 17/11/1924, art. 200-219.

²⁷⁶ Real Decreto de 11/07/1852, Gaceta de Madrid 13/07/1852, pp. 1-2, Real Orden de 24/07/1852, Gaceta de Madrid 28/07/1852, p. 1, Ley de 22/06/1870, Gaceta de Madrid 28/06/1870, p. 2, Real Decreto de 15/05/1892, Gaceta de Madrid 19/05/1892, p. 569 y Ley de 06/03/1900, Gaceta de Madrid 13/03/1900, pp. 859-860.

²⁷⁷ Ley de 18/05/1863, Gaceta de Madrid 20/05/1863, p. 1, Real Orden de 17/02/1889, Gaceta de Madrid 17/03/1889, pp. 780-781, Ley de 14/07/1894, Gaceta de Madrid 11/07/1894, p. 235 y Real Decreto de 07/03/1907, Gaceta de Madrid 08/03/1907, pp. 905-906.

²⁷⁸ Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Bases 3ª y 5ª.

²⁷⁹ Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 20ª.

²⁸⁰ Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 15ª.

y consumir, excepto el personal de vigilancia e inspección que se considerara oportuno²⁸¹. Quinto, tanto las mercancías nacionales como las extranjeras introducidas como maquinaria empleada en el recinto podían permanecer indefinidamente adscritos al régimen franco, sin satisfacer derechos arancelarios²⁸². Sexto, los concesionarios de ambos tipos de franquicia seguían estando capacitados para emitir warrants contra el valor de los géneros depositados²⁸³. Por último, la existencia de cualquier recinto público en un puerto conllevaba la desaparición de todo depósito particular, así como la concesión de un Depósito Franco implicaba la caducidad del de Comercio y la apertura de una Zona ocasionaba la clausura de todos los anteriores²⁸⁴.

En lo que respecta a los Depósitos Francos, la Ley de Bases y, sobre todo, el Reglamento publicado en julio de 1930 recogieron la normativa acumulada entre 1915 y 1929, añadiendo pocos elementos nuevos²⁸⁵. Principalmente se trasladaron las atribuciones ya concedidas en la reforma de la Intervención de los Depósitos de octubre y diciembre de 1927²⁸⁶. Las mercancías extranjeras sometidas a prohibición temporal pudieron seguir siendo admitidas, si bien sometidas al régimen de Intervención Aduanera ordinaria, no pudiendo ser despachadas a consumo mientras durase tal proscripción²⁸⁷. El resto de géneros continuaban bajo la Intervención específica de Depósito, con puntualización genérica²⁸⁸ y un modelo especial de declaración²⁸⁹, siempre que cumpliesen con los requisitos establecidos²⁹⁰. En su introducción al Mercado Nacional,

²⁸¹ Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 19ª y Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 55 y 114.

²⁸² Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 14ª.

²⁸³ Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 17ª.

²⁸⁴ “[...] pero no de las instalaciones industriales preexistentes o que se autoricen en los Depósitos Francos, las cuales podrán subsistir acomodándose a las normas y condiciones que señale el Consorcio en la Zona Franca respectiva”; Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 4.

²⁸⁵ Lo dispuesto en relación con los Depósitos quedó consignado en Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Bases 3ª, 4ª y 14ª-22ª, y en Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 11-62.

²⁸⁶ Real Decreto de 02/10/1927, Gaceta de Madrid 05/10/1927, pp. 110-111 y Real Orden de 13/12/1927, Gaceta de Madrid 16/12/1927, pp. 1638-1642.

²⁸⁷ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 12.

²⁸⁸ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 15-20.

²⁸⁹ “[...] los Interventores de los Depósitos Francos autorizarán, a *petición de los interesados* [...] la refundición en una sola de varias declaraciones de Depósito Franco”; Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 30. La cursiva es mía.

²⁹⁰ El Reglamento de 1930 supuso una cierta restricción respecto del régimen establecido en 1927. Mientras en éste las mercancías se podían introducir en el Depósito “[...] aun cuando para las mismas hubiese sido presentada declaración de consumo, con tal que ésta estuviese pendiente de despacho”, en aquella se limitaba a los géneros “[...] siempre que la declaración de consumo no hubiese sido *iniciada* [...]”; Real

tanto los productos foráneos como los nacionales, que continuaban sujetos a desnacionalización, debían satisfacer a la salida del Depósito los derechos arancelarios adeudados, el Impuesto de Transportes y los arbitrios del puerto, a un mismo tiempo²⁹¹. Con el tabaco depositado sólo cabía destinarlo a la exportación o venderlo a la Compañía Arrendataria²⁹², manteniéndose la necesidad de precintar bien los bultos bien las puertas de su almacén, si el local era independiente²⁹³. Se mantenía el servicio de marchamo²⁹⁴ y la expedición de paquetes postales²⁹⁵, persistía el límite de cuatro años para el depósito de las mercancías²⁹⁶ y la ausencia de una subvención pública de carácter estatal destinada a estos recintos²⁹⁷.

Pero también se establecieron algunas novedades. Tras años de conflicto entre los operadores y las autoridades aduaneras, se consiguió hacer efectiva la franquicia arancelaria sobre los envases²⁹⁸. Todo recipiente nacional y los extranjeros que contuvieran géneros españoles, ya estuvieran llenos o vacíos, introducidos en Depósito quedaban libres de toda imposición arancelaria al regresar al Mercado Nacional²⁹⁹. En el suministro de buques de gran cabotaje y altura, quedó contemplada la posibilidad de posteriores escalas dentro del Territorio Aduanero Nacional³⁰⁰. En esos puertos la Aduana tenía que comprobar la factura de exportación, identificar convenientemente las provisiones despachadas desde un Depósito y velar por que esos bultos permanecieran cerrados³⁰¹. No menos importante pareció limitar la concesión de los Depósitos Francos a las entidades oficiales, prohibiendo el arrendamiento de su explotación o administra-

Decreto de 02/10/1927, Gaceta de Madrid 05/10/1927, art. 1 y Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 26. La cursiva es mía.

²⁹¹ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 22-25.

²⁹² Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 11.

²⁹³ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 48.

²⁹⁴ “[...] será preciso que el local en que se instalen las máquinas de marchamar esté completamente aislado e independiente de los almacenes y demás construcciones del Depósito”; Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 59.

²⁹⁵ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 62.

²⁹⁶ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 29.

²⁹⁷ Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 4ª.

²⁹⁸ CPFB, *Memoria... op. Cit.*, 1929, pp. 25-27 y 163.

²⁹⁹ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 34.

³⁰⁰ La expedición de víveres y pertrechos era realizada “[...] teniendo en cuenta la duración probable del viaje y el número de tripulantes y pasajeros [...]”. Además, el capitán debía hacer constar en la solicitud de aprovisionamiento la próxima arribada del barco a otro puerto aduanero nacional; Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 37.

³⁰¹ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 37.

ción³⁰². En el Reglamento se exceptuó de esta proscripción los servicios que ya estuvieran arrendados en los recintos que se fueran a transformar en Zonas Francas³⁰³, precisamente Barcelona y Cádiz, cuya explotación estaba en manos de Crédito & Docks.

Aún más trascendente fue la reorganización de las operaciones autorizadas en los Depósitos Francos. El cambio de envases y la división y mezcla de mercancías eran las actividades garantizadas en este régimen³⁰⁴. El resto de transformaciones *comerciales*³⁰⁵ necesitaba ser *consolidado*³⁰⁶. Cualquiera de estas operaciones, tras su autorización, debía llevarse a la práctica en el plazo de dos años, en un Depósito ya operativo, o de cuatro, en otro de reciente creación. De no ser así la habilitación para realizar tal tarea caducaba³⁰⁷. En el caso de una actividad ya sancionada, el transcurso de dos años sin que se hubiera verificado un desempeño real conllevaba también su extinción³⁰⁸. No obstante quedar al margen de esta traba los Depósitos que se fueran a convertir en Zonas Francas³⁰⁹, el conjunto de los Consorcios se manifestó en contra de estas disposiciones. En Barcelona se denunciaba la complejidad del procedimiento y su falta de flexibilidad³¹⁰ mientras el pleno santanderino lamentaba la escasa atención que el Ministerio de Hacienda había tenido para con las observaciones del sector³¹¹.

³⁰² Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 4ª.

³⁰³ “[...] los servicios de administración y movimiento de mercancías, los cuales podrán seguir funcionando en tal forma hasta la terminación de los correspondientes contratos de arrendamiento o hasta su transformación en Zona Franca [...] dado el carácter interino [...] podrán rescindirse dichos compromisos cuando ello sea un obstáculo para el desenvolvimiento de los servicios del Depósito Franco o cuando así conviniere a los intereses del Consorcio”; Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 53.

³⁰⁴ Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 3ª y Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 31.

³⁰⁵ Descascarado y tostadura de café y cacao, tundido de pieles, trituración de las maderas, lavado de lanas, extracción del aceite de la copra y de otras semillas oleaginosas, inutilización y corte del hierro y de cubiertas y cámaras, y “todas las operaciones que aumenten el valor de los géneros depositados sin variar esencialmente la naturaleza de los mismos”; Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 28.

³⁰⁶ Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base. 3ª.

³⁰⁷ Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 3ª y Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 31.

³⁰⁸ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 31.

³⁰⁹ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 31.

³¹⁰ “[...] las operaciones inherentes a un Depósito Franco, dentro de los estrechos moldes en que se inspira el sistema español, no permiten ciertamente una expansión extraordinaria [...]”; CPFB, *Memoria... op. Cit.*, 1930, p. 16.

³¹¹ “[...] la reglamentación sobre el funcionamiento de los Depósitos Francos, lamentando que no hayan sido recogidas las aspiraciones de estos organismos, que oportunamente fueron expuestos”; CDFS, AP de 27/10/1930, pp. 125-126.

Una Zona Franca era un recinto establecido en el litoral³¹², en la jurisdicción de una Aduana marítima de primera clase³¹³. Su aislamiento del resto del puerto o de todo núcleo de población cercano debía realizarse por un muro doble³¹⁴ alumbrado en todo su perímetro³¹⁵. La Intervención de la Zona recaía bien en funcionarios de la Aduana respectiva, destinados al recinto franco, bien en una Aduana propia, creada “[...] cuando así lo requiera la importancia y desarrollo de las operaciones comerciales e industriales [...]”³¹⁶. Mientras la vigilancia externa era responsabilidad exclusiva de los agentes del Resguardo Terrestre³¹⁷, la interior estaba compartida por carabineros del cuerpo de Aduanas y por empleados del Consorcio³¹⁸. Cada Zona podía establecerse al lado del puerto existente y hacer uso de él o, por el contrario, crear su propio puerto³¹⁹. En el primer caso la arribada, amarre, descarga, carga y partida de los buques estaban sometidas a las formalidades del régimen ordinario³²⁰, mientras que en el segundo el movimiento naval quedaba completamente libre de Intervención³²¹. Con esta disposición se concluía una larga polémica, iniciada con las primeras solicitudes del Fomento del Trabajo Nacional, sobre la extensión del puerto del recinto franco y sobre quién debía hacerse cargo de las obras. La base quinta permitió que a las Zonas Francas no les fuera imprescindible contar con su propia infraestructura, pudiendo hacer uso del puerto adyacente. En caso de que alguna decidiera realizar esa obra, el Estado se comprometía a colaborar en su financiación, pero no a hacerse cargo de ella en su totalidad.

Para financiar la construcción de este *puerto propio*³²² el Gobierno estaba capacitado para conceder una subvención³²³. Así, mientras el recinto gaditano quedaba ex-

³¹² Los terrenos necesarios para la creación de la Zona eran considerados de Utilidad Pública y, en su adquisición, no se debía tomar en cuenta “[...] el aumento de valor que ocasionalmente adquieran las parcelas con motivo de su inclusión en la Zona”; Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 11ª.

³¹³ Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 5ª.

³¹⁴ El doble vallado debía permitir el crear un paso de ronda a lo largo de todo el cierre.

³¹⁵ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 91, 94 y 95.

³¹⁶ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 86.

³¹⁷ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 97.

³¹⁸ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 99.

³¹⁹ Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 5ª.

³²⁰ Real Decreto de 14/11/1924, Gaceta de Madrid 17/11/1924, art. 53-96 y 157-165.

³²¹ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 63.

³²² La aprobación de esta infraestructura exigía la presentación, por parte del Consorcio respectivo, de un proyecto de obras, sancionado por el Ministerio de Fomento en su parte técnica y por el de Hacienda en sus aspectos comercial e industrial; Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 66-67.

cluido de esa dotación por estar sus obras bajo la directa competencia de Fomento³²⁴, sí se le asignaba a Barcelona, donde los trabajos del *puerto franco* del Llobregat ya se habían iniciado bajo la iniciativa del Consorcio y del Ayuntamiento³²⁵. Para la Zona Franca barcelonesa se aprobó una subvención estatal de 43.500.000 pesetas, a satisfacer en treinta anualidades entre 1930 y 1959³²⁶. Esta subvención era capitalizable³²⁷; se buscaba no tanto sufragar las obras sino permitir la financiación de parte de un previsible crédito, concertado entre este Consorcio y una entidad privada³²⁸. Para costear el gasto ordinario de cada recinto, los Consorcios de las Zonas disponían de otros ingresos, cuya estructura se había visto reforzada frente a las disponibilidades de los Depósitos³²⁹. A las tarifas de explotación³³⁰, aplicables a todo usuario, se sumaban los cánones de arrendamiento³³¹ y, en las Zonas que ya dispusieran de *puerto propio*, la percepción de los Arbitrios de Obras de Puerto³³². Además, se formalizó la obtención de subvenciones por parte de organismos públicos como Diputaciones o Ayuntamientos, y se estableció un recargo a la Tarifa Tercera de la Contribución de Industria, Comercio y

³²³ Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 8ª.

³²⁴ “Mientras corra a cargo del Estado la construcción del puerto de que ha de disponer la Zona Franca de Cádiz, el Consorcio administrador de la misma no percibirá subvención alguna de aquel”; Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 8ª y 25ª.

³²⁵ “[...] una obra de esta naturaleza, en país alguno se ha realizado sin el concurso nacional, no sólo por la cuantía de las sumas que se requieren, sino porque los beneficios de un Puerto Franco irradian a toda la economía del país”; CPFB, *Memoria... op. Cit.*, 1930, p. 189.

³²⁶ Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 24ª y Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 72.

³²⁷ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 73.

³²⁸ El proyecto definitivo del *puerto propio* de la Zona Franca de Barcelona incluía la construcción de un dique exterior, la ejecución de canales interiores, la urbanización del conjunto del recinto para preparar las futuras instalaciones, y la desviación del río Llobregat. El presupuesto total alcanzaba los trescientos cincuenta millones de pesetas; como “[...] ni es prudente realizar toda la obra consumiendo tan importante caudal, ante la incertidumbre de su resultado, ni es aconsejable desde el punto de vista social y aún nacional. Máxime cuando no se cuenta con las necesarias disponibilidades económicas para ello”, se decidió dividir las obras en dos etapas, dividida la primera en tres fases. El inicio se debía ajustar a los elementos mínimos indispensables, valorados en unos veinticinco millones de pesetas, “[...] importe de la capitalización de la subvención del Estado y otros ingresos inmediatos [...]”; CPFB, *Memoria... op. Cit.*, 1931, pp. 73-87, citas en pp. 86 y 87, respectivamente. La cursiva es mía.

³²⁹ Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 8ª.

³³⁰ Se componían de derechos y tasas por entrada y salida, carga y descarga, almacenaje, manipulación y estadística; Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 71.

³³¹ Éstos se aplicaban a operarios habituales que dispusieran de un espacio acotado en almacenes o, en general, a quienes quisieran establecer una instalación propia en los terrenos de la Zona Franca; Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 71.

³³² Se trataba de los arbitrios cobrados a los usuarios por la Junta de Obras de cada puerto; Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 71.

Utilidades, sobre las empresas que operaran en la Zona Franca³³³. Por último, el Gobierno pretendía conceder una subvención complementaria equivalente al ingreso de la Tarifa Tercera³³⁴, recaudada sobre las industrias de la Zona y percibida directamente por el Consorcio con el objeto de auxiliar o bonificar la exportación de esas empresas³³⁵.

En una Zona Franca se admitían libres de todo derecho arancelario o fiscal todas las mercancías extranjeras, no sometidas a prohibición permanente, y los productos nacionales susceptibles de exportación³³⁶. La entrada y salida de estos géneros, por vía marítima, era eximida de las formalidades de la Aduana, siendo intervenida exclusivamente por la Administración de la Zona³³⁷. No obstante, exceptuadas de esta liberalidad, permanecían bajo el procedimiento ordinario las mercaderías de origen español, los artículos sujetos al Régimen de Intervención Aduanera³³⁸ y todos aquellos elementos que se recibieran o expidieran por tierra³³⁹. El plazo de permanencia de las mercancías en una Zona se amplió hasta los seis años³⁴⁰, prorrogable si habían satisfecho el pago de las tasas y cánones exigidos por el Consorcio³⁴¹. En la salida del recinto franco, si el envío se realizaba a otro país, los productos extranjeros permanecían libres de cualquier imposición, mientras los nacionales debían satisfacer el Impuesto de Transportes, los arbitrios adeudados y, si estaban sujetos, el Arancel de exportación³⁴². En su introducción al Mercado Nacional ambas clases de artículos tenían que liquidar los derechos de importación, el Arbitrio de Obras de Puerto y, salvo los de origen nacional, el Impuesto de transportes³⁴³. Unos y otros, si habían sido elaborados en la Zona Franca, en

³³³ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 71.

³³⁴ Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 9ª.

³³⁵ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 131-140.

³³⁶ Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 13ª y Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 106.

³³⁷ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 103.

³³⁸ Esta excepción fue muy importante en los años posteriores al cobrar importancia en el comercio internacional las mercancías sujetas a licencia, cupo o algún otro control cuantitativo, circunstancia que va a ser tratada con mayor profundidad en el próximo capítulo.

³³⁹ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 103.

³⁴⁰ Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 14ª.

³⁴¹ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 112.

³⁴² Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 106.

³⁴³ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 107.

su despacho al mercado interior recibirían “[...] el trato de más favor [...]” fijado en el Arancel³⁴⁴.

Inicialmente, las mercancías nacionales eran desnacionalizadas, salvo que fueran transformadas en la Zona Franca. En ese caso recibían el tratamiento de *primeras materias*³⁴⁵. Si una o varias *primeras materias* nacionales eran empleadas en una elaboración industrial, el producto resultante quedaba en franquicia arancelaria y fiscal tanto al volverse a introducir en el mercado interior como al ser exportado³⁴⁶. Si ese artículo fabricado en la Zona incorporaba componentes nacionales y extranjeros, en su importación al Territorio Aduanero debía pagar exclusivamente por los elementos foráneos que incorporara³⁴⁷. La deducción era relativamente sencilla si la *primera materia* podía ser aislada de los elementos extranjeros e identificada³⁴⁸, como la carrocería respecto del grupo motor en un automóvil. La tarea se dificultaba si los componentes eran inseparables, como en una mermelada³⁴⁹. Aquí la Aduana debía intervenir para conocer el proceso productivo y, por lo tanto, la cantidad de cada insumo que participaba en la composición de la mercancía despachada³⁵⁰. No obstante, se exigía sobre la *primera materia* que estuviera previamente declarada como tal, quedando además bajo el Régimen de Intervención Aduanera³⁵¹. Por último, los artículos empleados en la Zona Franca como maquinaria, utillaje y combustibles entraban en el recinto en absoluta franquicia, pudiendo permanecer en él indefinidamente³⁵². El equipo de origen nacional conservaba su origen, no satisfaciendo ningún derecho en el momento de ser devueltos al mercado interior³⁵³. Las máquinas extranjeras que terminaran siendo importadas, al liquidar los derechos de Arancel, se les debía aplicar los descuentos previstos en el régimen de mercancías averiadas³⁵⁴.

³⁴⁴ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 109.

³⁴⁵ Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 13ª.

³⁴⁶ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 106 y 108.

³⁴⁷ Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 13ª.

³⁴⁸ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 108.

³⁴⁹ En un bote o lata de mermelada, además de la presencia del propio envase, la identificación visual del contenido y su origen se hacía imposible por la incapacidad para discernir, en el producto aun abriendo los recipientes, la parte que pudiera corresponder a la fruta nacional o al azúcar foráneo.

³⁵⁰ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 108.

³⁵¹ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 108.

³⁵² Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 14ª y Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 106.

³⁵³ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 7.

³⁵⁴ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 6.

Hasta la Ley de Zonas Francas, los géneros de origen nacional habían estado primero prohibidos en los Depósitos de Comercio y luego discriminados en los Depósitos Francos. Sólo en las Zonas pasaron los productos españoles a recibir un trato de igualdad y aun de preferencia respecto de los extranjeros³⁵⁵. En los albores del novecientos, los proyectos de la zona neutral habían pretendido admitir materias primas nacionales para acceder a la transformación de los productos agroalimentarios, cuya elaboración estaba en manos de sus importadores. Al denegarse esta admisión y los procesos *industriales*, se impidió que desde los recintos francos se intentara disminuir el *perfeccionamiento* de géneros nacionales en el extranjero. La ordenación comercial de las importaciones continuó siendo la principal función de los recintos francos. Los Depósitos, en la década de 1920, habían permitido acrecentar el valor nacional incorporado a esas introducciones, principalmente en forma de trabajo³⁵⁶. Al fomentarse el empleo de maquinaria y componentes nativos en las Zonas Francas, se pretendía incrementar la participación nacional en el valor de las mercancías importadas³⁵⁷. Realizar este plan tanto en lo relativo a las importaciones como en un intento por promocionar el acceso de la producción nacional a los tráficos de exportación y tránsito exigía que, al lado de esa admisión preferente de materias nacionales, se autorizaran las operaciones industriales precisas.

A parte de las tareas permitidas en un Depósito Franco³⁵⁸, en Zona Franca se permitió la realización de procesos *industriales*³⁵⁹. Las actividades que se podían establecer en una Zona eran aquellas que pertenecieran, primero, a sectores no existentes en España; segundo, a los que, existiendo, no tuvieran un papel exportador; tercero, a industrias establecidas y con ventas en el extranjero pero cuyo radio de exportación fuera

³⁵⁵ Esencialmente a partir de Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Bases 13ª y 14ª.

³⁵⁶ Puesto que el uso de materiales de origen nacional estaba discriminado respecto de los extranjeros.

³⁵⁷ Por seguir con el mismo ejemplo, en el sector automovilístico, las multinacionales norteamericanas, mediante el montaje de automóviles en recinto franco, querían abaratar los costes comerciales y arancelarios de la venta de sus productos tanto en España como en los mercados vecinos. La industria local aspiraba a incorporarse a este negocio suministrando al ensamblador un número creciente y cada vez más variado de componentes. El Estado buscaba alentar una sustitución de importaciones incrementando la participación de piezas nacionales en el producto a importar.

³⁵⁸ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 117.

³⁵⁹ Eran aquellos que, al *variar esencialmente la naturaleza* de las materias, provocaban el cambio de partida arancelaria por el que esas mercancías debían adeudarse; Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 5ª.

insuficiente o estuviera en retroceso³⁶⁰. Además “la preexistencia en España de una industria de exportación no será obstáculo para que se autorice el establecimiento de otra similar en una Zona Franca, cuando el Consorcio [...] logre la conformidad de la mayoría absoluta de los elementos representativos de aquella”³⁶¹. En el Reglamento posterior se estableció que los votos se computarían en función de la contribución industrial que cada empresario satisficiera³⁶². Para lograr su establecimiento en Zona Franca, los interesados sólo tenían que esperar a la publicación una lista de industrias prohibidas. Para velar por la defensa de la producción nacional, cada primero de enero, el Ministerio de Hacienda pretendía publicar esa lista, tras *oír* al titular de Economía Nacional, informado éste por el Consejo Superior de Cámaras de Comercio³⁶³. Si la empresa proyectada no estaba incluida en ese censo, el solicitante sólo tenía que poner en conocimiento de la Aduana respectiva su propósito de establecerse en la Zona Franca³⁶⁴, si el Consorcio respectivo le daba su consentimiento. Una vez en funcionamiento, el Estado podía imponer la coordinación, dentro de un sector, entre las industrias instaladas en el recinto franco y las establecidas en régimen común³⁶⁵.

Hasta aquí la teoría.

³⁶⁰ Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 5ª y Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 118.

³⁶¹ Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 5ª.

³⁶² Y no del número de industriales matriculados en ese sector; Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 121.

³⁶³ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 119.

³⁶⁴ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 120.

³⁶⁵ Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 5ª.

CONCLUSIONES A LA SEGUNDA PARTE

El fin del convenio comercial con Francia y la pérdida de las penúltimas colonias puso a muchos comerciantes españoles frente a la perspectiva de competir en lo que se denominaba *mercado universal*. Para hacerlo, Cámaras de Comercio, Juntas y otras entidades, así como comerciantes, propusieron distintas medidas de fomento de las exportaciones, entre las que destacaron los recintos francos. Desde 1899 se comenzó a solicitar la creación de Zonas Neutrales, inspiradas principalmente en el modelo hamburgués donde se podía introducir toda mercancía, someter a cualquier transformación y destinar el producto obtenido tanto al extranjero como al mercado interior. En general, los puertos españoles necesitaban acumular mercancías para reducir los costes de transporte que generaba la navegación en lastre y el de Barcelona, en particular, una herramienta que le permitiera competir con Génova y Marsella. Los operadores ansiaban hacerse un hueco en el comercio internacional, captando tráfico o desplazando a las firmas extranjeras que controlaban los procesos de mezcla, refino y distribución de géneros nacionales como el vino o el aceite de oliva.

En 1903 la Administración respondió con un Proyecto de Ley de Depósitos Francos, un recinto con competencias más modestas, parecido a los existentes en Italia. Por primera vez se admitían mercancías nacionales en una franquicia arancelaria española, pero las operaciones a las que podían ser sometidas se habían limitado de forma considerable. Además de la división de bultos y el cambio de envases, se autorizaron algunas mezclas y otras elaboraciones, como el tostado de café o el lavado de lanas, bien por estar ya presentes en los Depósitos de Comercio precedentes, en los límites de su Reglamento, bien por estarlo en los vecinos puertos de Génova y Marsella. Pero quedaron prohibidas muchas de las transformaciones solicitadas, fundamentalmente las relacionadas con el refino de aceite de oliva, los coupages de vino y la fabricación de conservas en dulce. Los géneros españoles, aún admitidos, quedaron discriminados respecto de los foráneos, al no hallarse solución al problema de la observancia de la franquicia arancelaria generado por la desnacionalización de aquellos al ser introducidos en el Depósito Franco. Tampoco se solucionó la cuestión de los recursos financieros de estas instituciones ni el tema del puerto propio, manteniéndose unas formalidades muy similares a las del régimen común. La Aduana era en cierta medida presa de la inercia acumulada por las sucesivas Ordenanzas, pero sobre todo temía que los recintos

francos representaran una merma en los ingresos del Tesoro o, más si cabe, una ocasión para el fraude y el contrabando.

Era esta la principal amenaza sentida por la oposición agrarista. Una interesada tergiversación de los conceptos confundió los modernos recintos francos con las franquicias arancelarias de tipo antiguo, haciendo inútil toda prevención contra el contrabando. Puertos, Depósitos y Zonas Francas representarían la ruina de la economía española. Estas instituciones eran además superfluas pues la competitividad del comercio estaba determinada y no se podía alterar por medio de la política económica. A lo máximo que se podía aspirar era a una herramienta que concentrara tráfico en un puerto en detrimento del resto, lo que constituía un privilegio inadmisibles. Estos argumentos, sordos a cualquier razonamiento que intentaran defender los promotores de los recintos, ocultaban un conflicto mucho más profundo. Era éste un enfrentamiento de raíz económica que no se limitaba a unos intereses empresariales contra otros y que no se puede reducir a la colisión de la industria y el comercio por un lado, frente a la agricultura por otro. Esta batalla trascendió incluso el debate arancelario para dirimir distintos modelos de crecimiento e, incluso, de sociedad. Por una parte estaba la agricultura, la industria y el comercio de la periferia peninsular que, aun escudándose en el proteccionismo, pretendían seguir accediendo a los mercados exteriores e, incluso, crecer en ellos. Por otra se encontraban muchos sectores del interior cada vez más recelosos de las relaciones exteriores y que pretendían cerrar el mercado nacional a cualquier competencia foránea.

Independientemente de la fortaleza de unos argumentos y otros, el peso político del agrarismo y de los *labradores* del interior, en realidad grandes propietarios y acaparadores, lograron obstaculizar los Depósitos Francos desde 1903 a 1914, cuando la Guerra Mundial animó al Gobierno de Eduardo Dato a abrir un recinto en Cádiz. Este recogía las competencias proyectadas en los años anteriores para los Depósitos Francos, a los que se sumaba la organización del procedimiento a seguir en las elaboraciones comerciales y la franquicia sobre la maquinaria y el equipo instalados. Los promotores de los recintos clamaron contra tal medida pues, tras años de lucha por lograr un régimen franco, se había concedido un Depósito a instancias de una entidad extranjera y a un único puerto. Era necesario recuperar la vía parlamentaria para debatir el alcance

geográfico y organizativo de tal institución. Mientras se intentaba extender los Depósitos al resto de puertos del país, se procuró volver a presentar las Zonas Francas. La guerra podía representar una gran oportunidad para sustituir importaciones, conquistar nuevos mercados exteriores y desplazar a otros intermediarios en el tráfico internacional. Para lograr tales fines, la principal función de estas Zonas debía ser la de concentrar tráfico, mientras las transformaciones industriales quedaba como subsidiarias de aquella. Pero la renuencia de la Administración y la cada vez más férrea oposición agrarista impidieron todo avance. De nada sirvieron los argumentos esgrimidos por los defensores de Depósitos y Zonas, el centro de la discusión fue trasladado por el agrarismo de lo económico a lo político. Éstos lo presentaron como el conflicto entre España y sus verdaderas fuentes de riqueza frente al afán exclusivista y disgregador del catalanismo o, aún peor, de los intereses colonizadores de las potencias extranjeras.

Tras fracasar toda iniciativa, la Administración quiso resarcir al comercio con los Bonos de Exportación y los Depósitos Comerciales de 1916, cuyas competencias eran muy similares al recinto de Cádiz. En 1917 se concedió un Depósito Comercial a Barcelona esperando contentar a las entidades de esta ciudad. Antes al contrario, sólo consiguieron que las fuerzas vivas barcelonesas redoblaran sus protestas, logrando primero que las funciones de este recinto fueran igualadas al gaditano y, poco más tarde, que se reconociera formalmente el de Barcelona como Depósito Franco. Tras éste, poco tardaron en llegar los recintos de Bilbao, Santander, Vigo, Coruña y Gijón, si bien el pontevedrés tardó diez años en ponerse en marcha y los dos últimos nunca lo hicieron. En su establecimiento los cuatro primeros Depósitos Francos aportaron soluciones a varios problemas planteados por los Proyectos de Ley de 1903 y 1911 así como por la normativa de 1914. El Reglamento de explotación del recinto de Cádiz resolvió la franquicia de los géneros nacionales y el control de los procesos de elaboración mediante un estricto seguimiento documental sobre las operaciones desarrolladas en el Depósito. El de Barcelona ordenó como ente concesionario del recinto un Consorcio en el que estaban representadas las principales entidades de la ciudad y que tenía entre sus competencias emitir *warrants*, constituir empréstitos y, sobre todo, recibir subvenciones públicas. Se comenzaba a dar respuesta así al largo problema de la financiación de las franquicias arancelarias. Los Depósitos de Bilbao y Santander contribuyeron en este

sentido emitiendo sendos paquetes de obligaciones y estableciendo un nuevo sistema de tarifas, basadas en los precios de mercado y no en las valoraciones de Aduana.

La actividad de los Depósitos Francos estuvo desde el principio orientada a la importación e, inicialmente, concentrada en una pequeña variedad de artículos. Introducir mercancías en el mercado nacional desde un Depósito era interesante tanto por la franquicia, que permitía dosificar los despachos y acomodarlos al momento y destino más lucrativos, como por las operaciones autorizadas. Exportar era más difícil dado que la división internacional del trabajo estaba ya muy consolidada, muchos productos se exportaban tal y como los requerían los compradores foráneos y, sobre todo, las mayores exigencias administrativas seguían discriminando en los Depósitos a los géneros nacionales respecto de los extranjeros. En todo caso, no tardaron en ser autorizadas nuevas competencias como el montaje de automóviles, la primera y, seguramente, la más importante de todas. Tanto en su ubicación gaditana como en la barcelonesa, la factoría de Ford en el Depósito Franco podía ensamblar las piezas llegadas de Estados Unidos o Inglaterra, en franquicia arancelaria, añadir elementos de fabricación nacional y enviar el producto resultante tanto al mercado interior español como al resto de países que la multinacional había establecido como área comercial de esta filial. Esta actividad, que pasó rápidamente a incluir la fabricación de algunos componentes tanto dentro como fuera del recinto, su montaje y expedición, pronto sobrepasó cualquier límite procedimental que hubiera previsto el régimen franco.

Además de los automóviles los Depósitos Francos también consiguieron suministrar a buques y otras operaciones que iban desde la selección de garbanzos hasta la fabricación de mermeladas, basada en la adición de azúcares foráneos a fruta nacional con destino a la exportación. Pero no se puede exagerar la liberalidad de la Administración respecto del régimen franco, puesto que dejó de autorizar los coupages de vino, la mezcla de alcoholes, la manipulación de tabacos, el despiece de carnes o algunos talleres, además de cualquier operación relacionada con el aceite de oliva. En este sentido la Ordenanza de 1924 supuso un rotundo fracaso al no incluir ni las novedades acumuladas en los recintos francos desde 1915 ni las reformas que Consorcios y operadores estaban solicitando desde los Depósitos. Estas se centraban principalmente en la reducción de exigencias y trámites mediante la supresión del certificado consular, la sustitu-

ción de la puntualización individual por otra genérica, el establecimiento de unas declaraciones unificadas y la extensión de las competencias de los inspectores de muelles a los interventores de los Depósitos. Estas medidas no llegaron hasta la reforma de la Intervención de 1927 que, a pesar de contener lo fundamental de las reivindicaciones del sector, resultó insuficiente. Antes de ser aprobada, esta medida ya había sido superada por las funciones acumuladas en los recintos.

El Depósito Franco de Barcelona fue el principal responsable de esta situación tanto por las competencias desarrolladas por su Consorcio a partir de 1925, fundamentalmente relacionadas con la construcción del *puerto franco* del Llobregat, como por la actividad desarrollada por Ford desde 1927. El divorcio entre norma y práctica obligó a la Administración a disponer una Ley de Zonas Francas que ordenara las atribuciones de cada recinto y diera cobertura legal a muchas de las tareas que se desempeñaban en ellos. Esta tarea se vio facilitada por la inocuidad que los Depósitos Francos habían demostrado tanto respecto a los intereses del Tesoro como al resto de actividades del país. La Ley de 1929 fijó las atribuciones de los Depósitos en la suma de las operaciones acumuladas en los años veinte más las competencias otorgadas por la Intervención de Aduanas de 1927.

Pero sobre todo la Ley de Bases de 1929 creó las Zonas Francas, una herramienta que muchos llevaban esperando treinta años, para dar solución a los cuatro grandes problemas experimentados por el régimen franco. Primero, en una Zona quedaba permitida toda actividad de transformación, siempre que no perjudicara a ninguna industria del país. Para asegurarse de esto, se estableció un procedimiento que no estaba basado en la existencia previa de un determinado sector en España sino en su carácter exportador. Segundo, los géneros autóctonos procuraron ser favorecidos observando como *primera materia nacional* aquellos que, tras ser transformados e incorporados a otras materias, fueran expedidos al extranjero o al mercado interior. En el primer caso se observaba la franquicia sobre toda el producto, mientras en el segundo se deducía de los derechos de Arancel adeudados por la mercancía a importar la parte proporcional, en peso, de la primera materia nacional incorporada. Tercero, una Zona podía hacer uso de cualquiera de los muelles ya existentes en la ciudad, debiéndose ajustar el movimiento de mercancías al procedimiento ordinario fijado en las Ordenanzas. Pero también podía

construir su propio puerto, quedando por fin las arribadas, conducciones, cargas y descargas libres del ordenamiento aduanero común. Para costear las obras de dicho puerto el Estado ofrecía a la Zona Franca interesada, inicialmente la de Barcelona y pronto la de Cádiz, una subvención. Se daba así respuesta al cuarto problema de los recintos francos, su financiación. Esta ayuda pública fue acompañada de nuevas competencias en el establecimiento de tarifas y arbitrios, de la posibilidad de constituir créditos y empréstitos sobre los haberes de cada recinto o de la recepción de una subvención complementaria en base a la Contribución de Utilidades satisfecha por las empresas establecidas en cada Zona.

PARTE III

LA ZONA FRANCA DE VIGO

7 GO AND STOP; EL ESTABLECIMIENTO DE LAS ZONAS FRANCAS

La Gran Depresión iniciada en 1929 produjo una fuerte contracción del comercio internacional y un profundo cambio en las propias bases de su funcionamiento. Sucesivos bloqueos de divisas y el abandono del patrón oro provocaron que un país tras otro estableciera controles sobre su moneda, tanto en su cotización como en su suministro a los comerciantes, y sobre la importación de mercancías.

La limitación del libre comercio ejercida por contingentes y por el control de cambios afectó tanto al régimen común como a los comerciantes que operaban desde un recinto franco. Éstos perdieron buena parte de las ventajas conquistadas en la década anterior, al tener que someterse las mercancías contingentadas a las formalidades aduaneras ordinarias. Tampoco fue fácil el establecimiento de nuevas industrias en las Zonas Francas, al no poderse confeccionar una lista de actividades prohibidas que dejara expedito el camino a las empresas que, no estando en ella incluidas, se quisieran instalar. No obstante, los recintos francos se recuperaron rápidamente. La franquicia arancelaria seguía ofreciendo ventajas a la importación tanto dentro como fuera de los cupos, mientras la industria, entre la que siguió destacando Ford, se desarrollaba al amparo de la nueva reglamentación. Además el recinto barcelonés prosiguió la construcción de su puerto propio al tiempo que Cádiz proyectaba el suyo.

La guerra puso fin a esta dinámica. Acabada la contienda, la orientación económica del nuevo Régimen impidió recuperar cualquier atisbo de normalidad. Las obras paralizadas no se pudieron reanudar al igual que las instalaciones, mercancías y otros haberes incautados tardaron años en ser restituidos, en el mejor de los casos. El comercio quedó restringido y sometido a condiciones que anularon de facto el régimen de Intervención de 1927. Los controles establecidos sobre la industria hicieron imposible casi cualquier actividad fabril en las Zonas. Estas instituciones languidecieron, hasta que se intentó recuperar su faceta comercial, con ocasión del convenio hispano-argentino. En este contexto se puso en marcha el recinto gaditano en 1948 tras conceder el año anterior una tercera Zona Franca a Vigo, en detrimento de Bilbao.

7.1 CONTROL DE DIVISAS, CONTINGENTES Y RECINTOS FRANCOS

El comercio internacional se vio muy afectado por la Gran Depresión posterior al crack bursátil de octubre de 1929. En España, el movimiento exterior de mercancías se contrajo casi a la mitad respecto del nivel medio del trienio anterior a la crisis. En cantidad la caída fue incluso mayor. En valor, tanto las cifras oficiales como las estimaciones realizadas por Antonio Tena revelan una drástica reducción¹. Con relación al cénit alcanzado en 1930, en el nádir de 1935 unas y otras apenas alcanzaban respectivamente un 42 y un 56 por ciento.

Tabla 7.1 Comercio exterior, Movimiento total, España, 1927-1935

	1000 Tonela- das Métricas	1000 Pesetas de 1929		1927-1929 = 100		
		Valores Ofi- ciales	Valores Esti- mados	Cantidad	Valores Oficiales	Valores Esti- mados
1927	4.762,1	4.807,1	5.074,1	87,5	82,0	93,6
1928	5.042,8	6.394,8	5.415,4	92,7	109,1	99,9
1929	6.522,5	6.387,3	5.776,8	119,8	108,9	106,5
1930	4.623,2	8.242,1	6.064,5	84,9	140,6	111,8
1931	4.248,3	4.625,6	5.465,1	78,1	78,9	100,8
1932	3.264,2	4.304,3	5.511,1	60,0	73,4	101,6
1933	2.982,7	3.709,3	3.860,7	54,8	63,3	71,2
1934	2.765,5	3.574,4	3.677,9	50,8	61,0	67,8
1935	1.835,6	3.489,4	3.397,5	33,7	59,5	62,7

Fuente: elaborado a partir de TENA JUNGUITO, Antonio, *Las estadísticas históricas... op. Cit.*, PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro, *El progreso económico de España (1850-2000)*, Madrid, 2003 y CARRERAS, Albert y TAFUNELL, Xavier, *Estadísticas históricas de España, Siglos XIX-XX*, Volumen II, Bilbao, 2005, pp. 601-606.

La reducción de compras y ventas al extranjero, con ser importante, no fue la única característica de la crisis del comercio exterior en los años treinta. Con mayor o menor rapidez, muchos países abandonaron la libre contratación internacional de monedas y mercancías. En España, desde finales de la década de 1920 se había planteado intervenir el cambio de la peseta, tanto para estabilizar su cotización exterior como para sanear el déficit de la balanza de pagos². Tras 1929, y sobre todo tras el abandono del patrón oro por el Reino Unido en septiembre 1931, las devaluaciones llevadas a cabo

¹ TENA JUNGUITO, Antonio, *Las estadísticas históricas del comercio internacional: fiabilidad y comparabilidad*, Estudios de Historia Económica, 24, Madrid, 1992, pp. 101-103.

² SARDÀ DEXEUS, Joan, *La intervención monetaria y el comercio de divisas en España*, Barcelona, 1975, original de 1936, p. 16.

por distintos países hicieron necesario un control permanente del tipo de cambio. Muchos gobiernos cancelaron sus pagos exteriores, bloqueando los saldos de divisas que adeudaban y obligando al resto de economías a controlar su propio suministro de moneda. Entre julio y septiembre de 1930, la provisión de divisas para el pago de importaciones y para las operaciones financieras permitidas³ quedó bajo la exclusiva competencia del Centro Oficial de Contratación de Moneda⁴. Ni los particulares podían adquirir libremente ni la banca privada poseer moneda extranjera⁵. Para poder pagar sus compras al extranjero los comerciantes, ya directamente ya a través de un banco privado, debían solicitar al Centro de Contratación primero permiso para realizar la operación y luego las divisas necesarias⁶. El comercio exterior se vio negativamente afectado tanto por la presencia del control como por los fallos en su funcionamiento⁷. Una vez autorizada, la provisión de divisas estaba sujeta a fuertes retrasos⁸. Para compensarlos la Administración intentó implantar un seguro de cambio⁹ y un certificado sobre las divisas a obtener¹⁰, medidas ambas que no tuvieron éxito¹¹.

Desde enero de 1932, para lograr la provisión de divisas, cada comerciante debía acompañar su solicitud ante el Centro de Contratación de Moneda de un Certificado

³ Decreto de 29/05/1931, Gaceta de Madrid 31/05/1931, art. 2.

⁴ Real Decreto de 31/08/1930, Gaceta de Madrid 01/09/1930, art. 1 y 2, Real Orden de 06/09/1930, Gaceta de Madrid 07/09/1930, art. 1, 3 y 6, Real Orden de 30/09/1930, Gaceta de Madrid 02/10/1930, art. 1, 3 y 4, Real Decreto de 30/12/1930, Gaceta de Madrid 31/12/1930, art. 1 y Orden de 21/05/1931, Gaceta de Madrid 22/05/1931, art. 1 y 2. EGUIDAZU PALACIOS, Fernando, *Intervención monetaria y control de cambios en España (1900-1977). Orígenes y evolución del control de cambios en España*. Madrid, 1978, pp. 71-78 y MARTÍNEZ RUIZ, Elena, “Guerra Civil, comercio y capital extranjero. El sector exterior de la economía española (1936-1939), en *Estudios de Historia Económica*, nº 49, 2006, pp. 25-43

⁵ Decreto de 29/05/1931, Gaceta de Madrid 31/05/1931, art. 1.

⁶ Las divisas eran concedidas si previamente se había depositado en el Banco de España el equivalente en pesetas al valor solicitado. Orden de 30/01/1932, Gaceta de Madrid 31/01/1932, art. 1.

⁷ “La política de restricción cerrada, y al propio tiempo las prácticas viciosas introducidas, han desacreditado seriamente el citado sistema que, independientemente de sus efectos en el orden monetario, ha perjudicado seriamente el comercio exterior”; SARDÀ DEXEUS, Joan, *La intervención... op. Cit.*, p. 50.

⁸ Los máximos retrasos se produjeron en otoño de 1935. SARDÀ DEXEUS, Joan, *La intervención... op. Cit.*, p. 81 y EGUIDAZU PALACIOS, Fernando, *Intervención monetaria... op. Cit.*, pp. 105-110.

⁹ Este seguro debía cubrir la diferencia en valor que existiera por las fluctuaciones en el tipo de cambio dadas en el lapso entre la petición de divisas por el comerciante y su entrega por el Centro de Contratación; SARDÀ DEXEUS, Joan, *La intervención... op. Cit.*, pp. 74-78.

¹⁰ Este certificado era representativo de las divisas cuya entrega hubiera sido autorizada y se podía utilizar para el pago de mercancías mientras la entrega de aquellas se hiciera efectiva; Decreto de 08/11/1935, Gaceta de Madrid 10/11/1935, art. 2.

¹¹ “[...] la experiencia permite constatar que se trata de un instrumento sin base ni resultado alguno [...] una medida aislada, inconexa entre el caos de disposiciones reinante [en el que] faltan las medidas complementarias [...]”; SARDÀ DEXEUS, Joan, *La intervención... op. Cit.*, pp. 81 y 82.

de Registro de Importaciones¹². Este procedimiento había sido establecido en otoño del año anterior, bajo la competencia de una oficina dependiente de la Dirección General de Aduanas¹³. Este certificado era indispensable tanto para obtener moneda extranjera como para poder introducir las mercancías extranjeras en el Territorio Aduanero¹⁴. Inscribirse en el Registro de Importaciones exigía a los comerciantes identificarse a sí mismos y detallar el origen, valor y naturaleza de la mercancía¹⁵. Este nuevo requisito no sólo sobrecargaba un procedimiento administrativo ya complicado¹⁶ sino que también introducía nuevos obstáculos a la práctica comercial. Tanto la solicitud como el certificado giraban sobre la totalidad de la mercancía a importar. Su división en lotes menores para el despacho de entrada dependía de que la Aduana correspondiente estimara la conveniencia o justificación de cada caso. Si no se entendía así, se podía cancelar el despacho o incluso anular el certificado, con lo que se invalidaba toda la operación¹⁷.

En un primer momento las mercancías llegadas a los Depósitos y Zonas Francas fueron eximidas de este requisito¹⁸. La provisión de moneda extranjera para la compra de géneros foráneos seguía siendo libre. El certificado de importación sólo debía presentarse en el momento en que un artículo saliera del recinto para introducirse en el Mercado Nacional. Esta excepción complicaba la integridad del sistema que se intentaba implantar¹⁹. Así, en julio de 1932, las operaciones de comercio en los recintos francos fueron sometidas al Registro de Importaciones, al igual que en el régimen ordinario. Pero en la entrada de artículos en los recintos no era una *importación*, por lo que no había hecho jurídico que iniciara el proceso administrativo que terminaba dando origen

¹² Orden de 30/01/1932, Gaceta de Madrid 31/01/1932, art. 1.

¹³ Decreto de 02/10/1931, Gaceta de Madrid 03/10/1931, art. 2 y 4.

¹⁴ Orden de 13/11/1931, Gaceta de Madrid 17/11/1931, art. 1 y 3.

¹⁵ En el origen se debía explicitar tanto el país como la firma extranjera que vendía el artículo; en el valor se debía incluir el precio del producto y los gastos de comisión, seguro y transporte; la mercancía debía ser descrita en términos arancelarios con la mayor exactitud posible. Orden de 13/11/1931, Gaceta de Madrid 17/11/1931, art. 2, Orden de 04/08/1932, Gaceta de Madrid 07/08/1932, art. 1 y Orden de 21/02/1934, Gaceta de Madrid 01/03/1934, art. 10.

¹⁶ En 1924 la Ordenanza de Aduanas identificaba hasta 84 documentos públicos y privados, nacionales o extranjeros, que podían intervenir en un despacho aduanero; Real Decreto de 14/11/1924, Gaceta de Madrid 17/11/1924, Apéndices 22 y 23.

¹⁷ Orden de 13/11/1931, Gaceta de Madrid 17/11/1931, art. 4 y Orden de 04/08/1932, Gaceta de Madrid 07/08/1932, art. 3.

¹⁸ Orden de 30/11/1931, Gaceta de Madrid 01/12/1931, art. 3.

¹⁹ “Vista la posibilidad de que al suministrarse divisas para el pago de mercaderías que se introduzcan en los Depósitos Francos se abra una brecha en el sistema de prevención que sigue el Gobierno [...]”; Orden de 01/07/1932, Gaceta de Madrid 09/07/1932, p. 231.

al Certificado de Importación. En vez de este documento emitido por la Oficina del Registro, debía ser el Interventor de cada recinto quien expidiera un certificado sobre la mercancía, siempre que ésta fuese acompañada de su factura original. Sobre este formulario debía el Centro de Contratación autorizar la provisión de moneda extranjera²⁰. Esta exigencia lastraba la actividad en los recintos francos y comprometía algunas de las ventajas que ofrecía sobre el régimen común. Por una parte esa factura, librada sobre la venta en origen, no se correspondía necesariamente con el lote introducido en un Depósito, que bien podía ser una fracción de aquel. Por otra, dificultaba la división de la mercancía por destinos y su aplazamiento en distintos despachos, dependiendo además del criterio discrecional de la Aduana. Consorcios y operadores se quejaron y, en los últimos días de 1932, lograron de la Dirección General de Aduanas que el certificado de la Intervención del Depósito se expidiera sobre la entrada de la mercancía en el recinto²¹. Así mismo, adaptando el nuevo sistema al funcionamiento del régimen franco, se reglamentaba el despacho fraccionado de los géneros y su expedición total o parcial al extranjero²². No obstante, el Centro de Contratación de Moneda no aceptó este procedimiento y exigió, para toda provisión de divisas, el cumplimiento de los trámites ordinarios de importación²³. Los Consorcios no tardaron en elevar sus protestas a Aduanas, consiguiendo en 1935 que fuera observado el reglamento de diciembre de 1932, al menos para las mercancías contingentadas²⁴.

A finales de 1931 se había autorizado al departamento de comercio, englobado entonces en el de industria, a establecer contingentes de importación sobre una serie de

²⁰ En ese documento debían figurar la procedencia de la mercancía, su vendedor y su valor, en moneda extranjera; Orden de 01/07/1932, Gaceta de Madrid 09/07/1932, art. 1 y 2.

²¹ Orden de 20/12/1932, Gaceta de Madrid 31/12/1932, art. 1.

²² Estas acciones se podían efectuar bien a través de la Aduana que hubiera realizado la primera admisión bien a través de cualquier otra, si el operador había decidido trasladar las mercancías de puerto o de recinto franco; Orden de 20/12/1932, Gaceta de Madrid 31/12/1932, art. 3, 4 y 5.

²³ “[...] debido a instrucciones cursadas por el Centro de Contratación de Moneda, se denegaba en adelante, para el pago de mercancías en Depósito Franco, el certificado expedido por la Intervención de Aduanas [...] exigiéndose el previo adeudo de los derechos de arancel, con lo que prácticamente se anulaba el régimen franco, impidiendo las reexportaciones y mermando el plazo legal de permanencia de las mercancías”; CONSORCIO DEL DEPÓSITO FRANCO DE BILBAO, *Memoria de 1935*, Bilbao, 1935, p. 14.

²⁴ “[...] lo que se ha conseguido en lo referente a las mercancías contingentadas esperamos obtener en breve el que se admitan también para el suministro de divisas, las certificaciones del Depósito Franco correspondientes a mercancías no contingentadas”; CDFBI, *Memoria de 1935*, Bilbao, 1935, p. 14.

mercancías²⁵. La contingentación no obedecía tanto a una voluntad unilateral de aislamiento como al deseo de basar las relaciones comerciales en concesiones recíprocas²⁶. El sistema se estableció en el momento en que las monedas se devaluaban, los saldos de divisas se bloqueaban y se limitaban muchas compras al exterior²⁷. Pero la nómina de artículos bajo contingente sólo se expandió²⁸ cuando, a partir de mediados de 1933, se comenzaron a generalizar los acuerdos de pagos y los nuevos convenios comerciales, con un marcado carácter bilateral²⁹.

Un contingente limitaba el máximo que se podía importar de una mercancía para un plazo determinado, generalmente un trimestre³⁰. Para calcular su cuantía, en unidades métricas y no en valor³¹, se tomaban las cifras de importación de un período base; esto es, el ejercicio anterior o el promedio de los dos últimos años³². Una vez fijado el contingente, se distribuía su procedencia por países mediante cupos³³. Éstos se establecían en función de las ventajas que otros gobiernos hubieran concedido a las expor-

²⁵ Los primeros productos susceptibles de contingentación fueron los automóviles, las sedas, el café, las carnes, los abonos, el pescado y sus conservas, los huevos, las maderas, el tabaco, el material eléctrico, los vidrios y los aparatos telegráficos y telefónicos; Decreto de 23/12/1931, Gaceta de Madrid 24/12/1931, art. 1 y 2.

²⁶ “Procede reducir la importación de determinados productos [...] con objeto de disminuir nuestras adquisiciones en determinados países que castigan nuestro productos [...] para pasar a adquirirlos en otros con los que tenemos mayor obligación”; Decreto de 23/12/1931, Gaceta de Madrid 24/12/1931, p. 1899. Decreto de 24/05/1933, Gaceta de Madrid 26/05/1933, art. 6.

²⁷ SARDÀ DEXEUS, Joan, *La intervención... op. Cit.*, pp. 62-65.

²⁸ La lista inicial de artículos bajo contingente, establecida en diciembre de 1931, se amplió desde mayo de 1933 a una larga serie de productos desde el carbón vegetal y los aceites animales o vegetales, hasta motores y automóviles, pasando por abonos y otros muchos productos químicos. Ver, por ejemplo, Decreto de 24/05/1933, Gaceta de Madrid 26/05/1933, Decreto de 24/10/1933, Gaceta de Madrid 26/10/1933, Decreto de 27/03/1934, Gaceta de Madrid 28/03/1934, Decreto de 22/06/1934, Gaceta de Madrid 24/06/1934, Decreto de 30/01/1935, Gaceta de Madrid 02/02/1935 y Decreto de 13/02/1935, Gaceta de Madrid 15/02/1935.

²⁹ Los Decretos de establecimiento de contingentes se solían acompañar de un párrafo inicial donde se señalaba que “Compromisos de índole internacional contraídos por España obligan al Gobierno a adoptar medidas relacionadas con el régimen de contingentes [...]”; Decreto de 22/06/1934, Gaceta de Madrid 28/06/1934, p. 1932 o “Los compromisos internacionales vigentes suscritos por España obligan a autorizar la entrada de una determinada partida de carne congelada [...]”; Decreto de 30/01/1935, Gaceta de Madrid 02/02/1935, p. 995. SARDÀ DEXEUS, Joan, *La intervención... op. Cit.*, pp. 65-69 y 85-94, y MARTÍNEZ RUIZ, Elena, “Guerra Civil... op. Cit.”, pp. 25-30.

³⁰ Decreto de 24/05/1933, Gaceta de Madrid 26/05/1933, art. 2 y Decreto de 26/02/1935, Gaceta de Madrid 01/03/1935, art. 1 y 8.

³¹ Decreto de 26/02/1935, Gaceta de Madrid 01/03/1935, art. 57.

³² Decreto de 24/05/1933, Gaceta de Madrid 26/05/1933, art. 5 y Decreto de 15/11/1933, Gaceta de Madrid 17/11/1933, art. 1 y 2.

³³ Orden de 27/10/1933, Gaceta de Madrid 02/11/1933, art. 1, Decreto de 15/11/1933, Gaceta de Madrid 17/11/1933, art. 3 y 4, Decreto de 26/12/1933, Gaceta de Madrid 27/12/1933, art. 5 y Decreto de 26/02/1935, Gaceta de Madrid 01/03/1935, art. 15.

taciones españolas³⁴. El total de mercancía extranjera a importar se repartía entre los comerciantes mediante un sistema de licencias³⁵. Esa distribución se efectuaba, en principio, atendiendo a las compras que cada operador demostrara haber realizado y a su peso relativo sobre el total importado en el período base³⁶. Además, se dejaba un cierto porcentaje tanto a nuevos concurrentes como a viejos participantes que, en los últimos años, hubieran experimentado una disminución coyuntural de su actividad³⁷. Cada mercancía sometida a contingente se acompañaba de su propio reglamento, si bien solían incorporar elementos comunes ya dispuestos por los regímenes previamente aprobados³⁸. Desde otoño de 1933 se intentó ofrecer un ordenamiento común a todo el sistema³⁹ pero sólo a comienzos de 1935 se alcanzó un texto refundido que actuó a modo de Reglamento general⁴⁰.

La importación se podía llevar a cabo tanto a través del régimen franco, en principio, bajo igualdad de condiciones con el procedimiento ordinario. En los Depósitos y Zonas Francas se podían encontrar ciertas ventajas. Previendo con una cierta aproximación el contingente, el cupo y su parte a importar, cada comerciante podía hacer acopio de mercancía⁴¹ y esperar a que fuese autorizada su introducción en el Mercado Nacional. Llegado ese momento, si el género almacenado era superior al que se le permitía importar, el sobrante podía ser vendido a otros operadores⁴² que hubieran calculado su stock por defecto o bien mantener el almacenamiento en espera del próximo contingen-

³⁴ “El Ministerio de Industria y Comercio fijará en cada caso la cifra global del contingente trimestral, teniendo en cuenta las conveniencias de nuestro comercio exterior y *los acuerdos internacionales vigentes*”; Decreto de 10/03/1934, Gaceta de Madrid 13/03/1934, art. 2. La cursiva es mía.

³⁵ Decreto de 26/12/1933, Gaceta de Madrid 27/12/1933, art. 5 y Decreto de 26/02/1935, Gaceta de Madrid 01/03/1935, art. 54-63.

³⁶ Orden de 17/08/1933, Gaceta de Madrid 20/08/1933, art. 1 y Decreto de 26/02/1935, Gaceta de Madrid 01/03/1935, art. 25, 28, 30 y 31.

³⁷ Inicialmente fijado en un máximo del 10 por ciento del contingente, se amplió hasta el 20 por ciento; Orden de 17/08/1933, Gaceta de Madrid 20/08/1933, art. 2, Orden de 07/07/1934, Gaceta de Madrid 11/07/1934, art. 3 y Decreto de 26/02/1935, Gaceta de Madrid 01/03/1935, art. 34.

³⁸ Como ejemplos cabe citar los reglamentos sobre la importación bajo contingente de aceites y semillas oleaginosas, de huevos y de bacalao; respectivamente Orden de 17/08/1933, Gaceta de Madrid 20/08/1933, pp. 1181-1184, Orden de 15/03/1934, Gaceta de Madrid 17/03/1934, p. 2053 y Orden de 20/03/1934, Gaceta de Madrid 30/03/1934, pp. 2414-2415.

³⁹ Decreto de 15/11/1933, Gaceta de Madrid 17/11/1933, p. 1102 y Decreto de 26/12/1933, Gaceta de Madrid 27/12/1933, pp. 2170-2172.

⁴⁰ Decreto de 26/02/1935, Gaceta de Madrid 01/03/1935, pp. 1796-1802.

⁴¹ Siempre que se respetara el máximo permitido por cupo y licencia; Decreto de 26/02/1935, Gaceta de Madrid 01/03/1935, art. 13 y 15.

⁴² Siempre que esta ocasión no fuera empleada para especular con los precios de las mercancías. Lo que no se permitía bajo ninguna circunstancia era el traspaso, endoso o negociación de los cupos correspondientes a las licencias; Decreto de 26/02/1935, Gaceta de Madrid 01/03/1935, art. 58 y 59.

te⁴³. Además, cuando se sometía una nueva mercancía a control cuantitativo, se solía exceptuar del contingente los artículos que estuvieran ya en camino, en un almacén de la Aduana o en un recinto franco y que, en los días inmediatos a la disposición, fueran despachados a consumo⁴⁴. Otra ventaja radicaba en la posibilidad que ofrecían las licencias de aplazar en distintos despachos del total a importar por cada comerciante⁴⁵. El mayor problema podía proceder de que la Administración de Aduanas, bajo criterio discrecional, considerara que las mercancías sujetas a contingente y depositadas en recinto franco debían permanecer bajo intervención. Esta circunstancia impedía a esos artículos beneficiarse de las ventajas ofrecidas por el régimen franco respecto a la simplificación obtenida sobre los procedimientos aduaneros⁴⁶.

Tabla 7.2 Comercio exterior, estructura en valores oficiales, 1927-1935

	1000 Pesetas de 1929			1927-1929 = 100		Tasa de cobertura de las exportaciones (B/A)
	Importaciones CIF (A)	Exportaciones FOB (B)	Saldo (B - A)	Importaciones CIF	Exportaciones FOB	
1927	2.769,5	2.037,6	-731,9	82,1	81,9	0,74
1928	3.746,9	2.647,9	-1.099,0	111,1	106,4	0,71
1929	3.604,6	2.782,7	-821,9	106,8	111,8	0,77
1930	4.244,3	3.997,9	-246,4	125,8	160,6	0,94
1931	2.540,5	2.085,0	-455,5	75,3	83,8	0,82
1932	2.444,8	1.859,5	-585,3	72,5	74,7	0,76
1933	2.057,3	1.652,0	-405,3	61,0	66,4	0,80
1934	2.083,4	1.490,9	-592,5	61,8	59,9	0,72
1935	2.091,2	1.398,2	-693,0	62,0	56,2	0,67

Fuente: elaboración a partir de CARRERAS, Albert y TAFUNELL, Xavier, *Estadísticas... op. Cit.*, pp. 601-606.

A pesar de todas las medidas adoptadas, las relaciones comerciales de España con el exterior no lograron sanearse. Si el déficit disminuyó no fue por una mayor reducción de las importaciones respecto de las exportaciones, sino por la contracción generalizada de los intercambios. Incluso la tasa de cobertura de las ventas al extranjero

⁴³ Orden de 07/07/1934, Gaceta de Madrid 11/07/1934, art 1 y Decreto de 26/02/1935, Gaceta de Madrid 01/03/1935, art. 85.

⁴⁴ Orden de 29/06/1934, Gaceta de Madrid 02/07/1934, art 1, Decreto de 11/07/1934, Gaceta de Madrid 12/07/1934, art. 5 y Decreto de 26/02/1935, Gaceta de Madrid 01/03/1935, art. 10.

⁴⁵ Orden de 26/07/1934, Gaceta de Madrid 28/07/1934, art. 1 y Decreto de 26/02/1935, Gaceta de Madrid 01/03/1935, art. 14.

⁴⁶ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 81, 103 y 154, y LEÓN DE CARRANZA, José y OCHOA BENJUMEA, José, *El problema de las Zonas Francas en su relación con la de Cádiz*, Cádiz, 1951, pp. 26-27.

sobre las compras se deterioró en la primera mitad de la década de 1930 con relación a la existente a finales de los años veinte. Las exportaciones cayeron más con respecto al promedio que se ha tomado como base que las importaciones, partiendo además de una magnitud inferior. Comparadas con el máximo alcanzado en 1930, las compras se habían reducido a casi la mitad, mientras las ventas apenas representaban un 35 por ciento.

Tabla 7.3 Composición por valor del comercio de importación, en porcentajes

Clases de Mercancías	1927-28 (A)	1934-35 (B)	Variación B/A
Comestibles (XII)	18,5	15,8	0,9
Maquinaria (V)	15,7	17,1	1,1
Minerales (I)	11,2	9,2	0,8
Química (VI)	10,6	15,1	1,4
Textil Algodón (VIII)	9,7	11,5	1,2
Estancos (XIV)	6,4	5,9	0,9
Metales (IV)	6,1	5,5	0,9
Maderas (II)	5,1	4,4	0,9
Animales (III)	3,9	3,6	0,9
Fibras Vegetales IX)	3,8	2,1	0,6
Sedas (XI)	3,2	2,1	0,7
Otros (XIII)	3,0	2,8	0,9
Papel (VII)	1,9	3,4	1,8
Fibras Animales (X)	1,0	1,4	1,4
Total	100,0	100,0	

Fuente: elaboración propia a partir de IGCE, *Anuario... op. Cit.*, 1931, p. 180 y 1934, p. 277 e INE, *Anuario Estadístico de España de 1943*, Ministerio de Trabajo, Madrid, 1943, p. 661.

Tabla 7.4 Composición por valor del comercio de exportación, en porcentajes

Clases de Mercancías	1927-28 (A)	1934-35 (B)	Variación B/A
(XII) Comestibles	58,1	65,1	1,12
(IV) Metales	9,4	5,6	0,60
(II) Maderas	9,1	5,0	0,55
(I) Minerales	7,5	7,1	0,94
(III) Animales	4,2	3,7	0,87
(VI) Química	3,8	6,8	1,79
(VIII) Textil Algodón	2,4	3,0	1,25
(X) Fibras Animales	2,2	0,9	0,39
(IX) Fibras Vegetales	0,9	0,5	0,51
(VII) Papel	0,9	1,3	1,35
(XI) Sedas	0,5	0,2	0,40
(XIII) Otros	0,5	0,3	0,55
(V) Maquinaria	0,4	0,6	1,56
(XIV) Estancos	0,0	0,0	0,22
Total	100,0	100,0	

Fuente: elaboración propia a partir de IGCE, *Anuario... op. Cit.*, 1931, p. 180 y 1934, p. 277 e INE, *Anuario... op. Cit.*, 1943, p. 661.

En su composición el comercio tampoco había experimentado grandes cambios. Se mantuvieron los principales grupos de importación, cuyo peso relativo creció de un 66 a un 69 por ciento sobre el total. Los productos químicos, la maquinaria y el algodón incrementaron su participación, mientras los minerales y los comestibles vieron reducirse levemente su aportación al total. También se conservó la composición de las exportaciones. Los alimentos que, con mucho, constituían la partida principal, crecieron hasta casi alcanzar los dos tercios del total de las ventas. La participación de los minerales apenas se alteró; pero no sucedió lo mismo con los metales y las maderas, que vieron reducirse casi a la mitad su peso relativo. En todo caso, antes y después de la crisis estos cuatro epígrafes alcanzaban más de un 80 por ciento del valor total de las exportaciones desde España.

7.2 CONTINUIDAD Y CAMBIO EN LOS RECINTOS FRANCOS

Al igual que en el período anterior a 1929, los recintos francos se utilizaron fundamentalmente como almacenes previos a la importación. En atención a su valor, la inmensa mayoría de las mercancías introducidas en ellos procedía del extranjero. Mientras, el mercado interior absorbía casi el 85 por ciento de los géneros expedidos desde todos los Depósitos. Por su parte, el recinto barcelonés había mantenido una notable capacidad exportadora, destinando al exterior más del 20 por ciento de sus ventas. De los 36 millones y medio de pesetas expedidos entre 1931 y 1933 desde los cinco recintos, casi 30 millones lo habían sido desde el Depósito de Barcelona⁴⁷. Esta actividad exterior se debía en gran medida a la factoría que Ford tenía instalada en el Depósito Franco catalán⁴⁸. No obstante, la contracción del tráfico exterior y la política de controles al comercio acrecentaron su orientación importadora. En el bienio 1933-34, casi el 90 por ciento, en valor, de las mercancías expedidas desde el recinto barcelonés se destinaron al mercado interior y la participación de las ventas al extranjero se redujo a un 12 por ciento de los géneros despachados.

⁴⁷ En concreto 29.962.137 pesetas de 1929; CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE BARCELONA, *Memoria correspondiente a los años 1931-1932*, Barcelona, 1933, pp. 43-96 y CZFB, *Memoria correspondiente a los años 1933-1934*, Barcelona, 1935, pp. 35-95.

⁴⁸ En el siguiente epígrafe se tratará con mayor profundidad la industria del automóvil en Barcelona, dentro del régimen franco.

Tabla 7.5 Estructura del movimiento de los Depósitos Francos

Entradas			Salidas		
Procedencia	1000 Pesetas de 1929	%	1000 Pesetas de 1929	%	Destino
TOTAL 1931-33					
Extranjero	246.924,7	98,5	36.427,3	15,3	Extranjero
TAN (a)	1.886,7	0,8	196.646,9	82,5	TAN
TN no A (b)	1.765,1	0,7	5.256,0	2,2	TN no A
Total	250.576,5	100,0	238.330,2	100,0	Total
DEPÓSITO FRANCO DE BARCELONA 1931-32					
Extranjero	90.173.731,4	97,5	23.281.896,6	21,3	Extranjero
TAN	672.020,9	0,7	81.206.838,8	74,3	TAN
TN no A	1.678.605,3	1,8	4.736.944,2	4,3	TN no A
Total	92.524.357,6	100,0	109.225.679,5	100,0	Total
DEPÓSITO FRANCO DE BARCELONA 1933-34					
Extranjero	130.724.095,5	93,4	15.013.999,9	12,3	Extranjero
TAN	8.272.509,6	5,9	100.841.360,1	82,3	TAN
TN no A	922.842,0	0,7	6.657.321,5	5,4	TN no A
Total	139.919.447,1	100,0	122.512.681,4	100,0	Total

(a): Territorio Aduanero Nacional; esto es, la Península Ibérica, salvo Portugal, más las Islas Baleares

(b): Territorio Nacional no Aduanero: las Islas Canarias y el resto de territorios y posesiones en África

Fuente: Elaboración propia a partir de IGCE, *Anuario... op. Cit.*, 1934, pp. 279-294 y 336-337, CZFB, *Memoria... op. Cit.*, 1933, pp. 43-96, CZFB, *Memoria... op. Cit.*, 1935, pp. 35-95 y PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro, *El progreso... op. Cit.*,

Tabla 7.6 Composición del movimiento de los Depósitos Francos

Clases Arancelarias	Movimiento Total 1931-33		Movimiento Depósito Franco de Barcelona				Mercancías
	1000 Pesetas de 1929	%	1000 Pesetas de 1929	%	1000 Pesetas de 1929	%	
Comestibles	157.256	32,2	82.854.689	41,1	163.888.000	62,4	Automoción
Maquinaria	145.743	29,8	33.994.979	16,9	13.912.155	5,3	Cereales
Minerales	59.176	12,1	22.608.557	11,2	15.640.172	6,0	Otras mercancías
Otros	48.890	10,0	20.047.632	9,9	21.972.923	8,4	Otros alimentos
Química	27.767	5,7	18.442.864	9,1	15.309.228	5,8	Coloniales
Sedas	24.255	5,0	6.913.179	3,4	5.466.726	2,1	Otros p. químicos
Metales	10.057	2,1	4.794.411	2,4	3.596.555	1,4	Cueros
Textil Algodón	5.033	1,0	4.432.124	2,2	5.112.562	1,9	Textiles
Fibras Animal.	3.500	0,7	4.171.544	2,1	9.094.323	3,5	Legumbres
Fibras Vegetal.	2.777	0,6	2.323.630	1,2	3.877.687	1,5	Maq. y motores
Animales	2.043	0,4	561.525	0,3	4.388.518	1,7	Huevos
Maderas	1.453	0,3	482.000	0,2	52.004	0,0	Aceite de Oliva
Papel	959	0,2	122.903	0,1	121.276	0,0	Curtientes
Total	488.907	100,0	201.750.037	100,0	262.432.128	100,0	Total (a)

(a): Las estadísticas del Consorcio barcelonés documentan el comercio en kilogramos; la imputación de valores se ha realizado sobre una selección de mercancías que representan, de media, más del 95 % del movimiento total habido entre 1931 y 1934.

Fuente: Elaboración propia a partir de IGCE, *Anuario... op. Cit.*, 1934, pp. 338, CZFB, *Memoria... op. Cit.*, pp. 43-96, CZFB, *Memoria... op. Cit.*, 1935, pp. 35-95 y PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro, *El progreso... op. Cit.*,

A comienzos de los años treinta el movimiento de los Depósitos Francos estaba compuesto principalmente por alimentos, maquinaria, minerales y, algo más rezagados, productos químicos y sedas. Entre los primeros destacaban los cereales. Casi un veinte por ciento del grano importado en España en 1931 y 1932 fue despachado a través del Depósito de Barcelona, desde donde salieron 140 mil toneladas de maíz argentino y casi 38 mil de trigo⁴⁹. La distribución de los siguientes epígrafes era más desigual. En el recinto barcelonés se concentraban los automóviles y otros componentes de automoción, breas y asfaltos entre los minerales, así como aparatos de radio y desperdicios de goma. En el de Bilbao destacaban los hidrocarburos⁵⁰ y, sobre todo, los nitratos⁵¹. Entre 1930 y 1932 se introdujeron casi cuarenta mil toneladas de este abono, por un valor superior a los seis millones y medio de pesetas⁵².

En los siguientes años, mercancías como el trigo fueron sometidas a prohibiciones temporales, mientras otras muchas fueron contingentadas. A partir de mayo de 1931 la copra⁵³, los huevos⁵⁴, los aceites de semillas⁵⁵, los cueros⁵⁶, las lanas⁵⁷ o los chasis de automóviles⁵⁸, entre otras mercancías, estuvieron sujetos a controles cuantitativos de importación. Estas restricciones provocaron no pocos cambios en la composición del tráfico de los recintos francos. En el de Barcelona, a partir de 1933, el trigo casi desapareció y el maíz se contrajo notablemente⁵⁹, reduciendo la participación de los cereales en el movimiento del Depósito a mínimos. La exportación de aceite de oli-

⁴⁹ En otros recintos, como el de Bilbao, entre 1930 y 1932 eran depositadas más de treinta mil toneladas de maíz. CDFBI, *Memoria del segundo semestre de 1931*, Bilbao, 1932 y CDFBI, *Memoria del segundo semestre de 1932*, Bilbao, 1933.

⁵⁰ El contrato de arrendamiento entre el Consorcio del Depósito Franco de Bilbao y la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos databa de finales de los años veinte; CDFBI, *Memoria del primer semestre de 1928*, Bilbao, 1928, p. 4.

⁵¹ Este fertilizante estaba también presente en el Depósito vecino de Santander; CONSORCIO DEL DEPÓSITO FRANCO DE SANTANDER, Acta del Comité Ejecutivo de 24/07/1930.

⁵² CDFBI, *Memoria del segundo semestre de 1931*, Bilbao, 1932 y CDFBI, *Memoria del segundo semestre de 1932*, Bilbao, 1933.

⁵³ Decreto de 24/05/1933, Gaceta de Madrid 26/05/1933, p. 1425.

⁵⁴ Decreto de 10/03/1934, Gaceta de Madrid 13/03/1934, p. 1951.

⁵⁵ Decreto de 27/03/1934, Gaceta de Madrid 28/03/1934, pp. 2331-2332.

⁵⁶ Decreto de 30/01/1935, Gaceta de Madrid 02/02/1935, pp. 993-994.

⁵⁷ Decreto de 13/02/1935, Gaceta de Madrid 15/02/1935, pp. 1355-1356.

⁵⁸ Decreto de 30/04/1935, Gaceta de Madrid 01/05/1935, p. 939.

⁵⁹ En 1933 y 1934 apenas se introdujeron once toneladas de trigo, frente a las cuarenta y tres mil de maíz; las extracciones de este último grano, casi 48.400 toneladas, se surtían en parte de los stocks acumulados en los años anteriores. CZFB, *Memoria... op. Cit.*, pp. 35-95.

va, el tráfico de productos químicos y la importación de coloniales también declinó⁶⁰. El textil y alimentos como el bacalao, los productos cárnicos o la cerveza crecieron moderadamente en cantidad y valor⁶¹, si bien su participación se redujo por el mayor dinamismo de legumbres, desperdicios de goma, aparatos de radio más automóviles y sus componentes⁶². Fueron éstos los que se convirtieron, con mucho, en el principal capítulo de la actividad del Depósito Franco de Barcelona.

Ante las restricciones erigidas tras 1929, muchos comerciantes eligieron operar desde los Depósitos Francos⁶³. En estos recintos las dificultades eran muy similares a las existentes en el régimen común, pero mantenían algunas de las ventajas acumuladas en los años anteriores. Éstas tenían que ver principalmente con la franquicia arancelaria, los plazos de almacenamiento y las facilidades ofrecidas ante los trámites aduaneros⁶⁴. No obstante, en 1930, ante el temor de una profundización del colapso comercial, muchos operadores se habían decidido a importar, realizando las introducciones mediante despacho directo. Así, el año en el que se alcanzó el cenit de importaciones, el movimiento de los Depósitos de Barcelona y Bilbao se redujo más de un 40 y casi un 50 por ciento respectivamente. A partir de 1931 y hasta el estallido de la guerra civil, la actividad de los recintos francos se recuperó o incluso creció⁶⁵. En el Depósito de Barcelona,

⁶⁰ El aceite, tras un fuerte descenso, desapareció en 1934. Los coloniales experimentaron también una notable disminución; de los dos principales artículos, el café mantuvo su posición absoluta, muy por encima de las cinco mil toneladas anuales de movimiento, pero no así el cacao. En 1933 y 1934 apenas fueron introducidas 137 toneladas. Además, la caída en la cotización internacional de estos productos contrajo su participación en el movimiento total del Depósito; CZFB, *Memoria... op. Cit.*, 1935, pp. 35-95.

⁶¹ Tanto en 1933 como en 1934, las entradas de bacalao superaron las siete mil toneladas; las introducciones de carne y cerveza, marginales hasta 1932, superaron en este último bienio las mil toneladas anuales; CZFB, *Memoria... op. Cit.*, 1935, pp. 35-95.

⁶² En 1933 se introdujeron en el Depósito 7.400 toneladas de desperdicios de goma, al año siguiente fueron más de 6.000. Casi desaparecidos los garbanzos, las legumbres se componían principalmente de habas, alubias y yeros, de las que se despacharon a consumo 5.440, 4.750 y 4.200 toneladas, respectivamente, en el último bienio. CZFB, *Memoria... op. Cit.*, 1935, pp. 35-95.

⁶³ “Las restricciones al comercio de importación de algunos artículos, como las carnes congeladas, huevos y bacalao [...] determinaron un aumento considerable de su tráfico en el Depósito Franco [...]”; CZFB, *Memoria... op. Cit.*, 1935, p. 23.

⁶⁴ “[...] fueron muy numerosos los casos en que a la llegada las expediciones tenían que acogerse a este régimen [franco], en tanto no disponían de las correspondientes autorizaciones para destinarlas al consumo [...]”; CZFB, *Memoria... op. Cit.*, 1935, p. 23.

⁶⁵ Consorcio del Depósito Franco de Bilbao, *Memoria de 1935*, Bilbao, 1935, pp. 8-9. “[...] los grandes almacenamientos de cereales, leguminosas, nitratos, etc., la importante centralización en la importación de automóviles [...] los sujetos a prohibición temporal de importación, los numerosos artículos contingentados, aquellos que requieren manipulaciones a efectos arancelarios”; CDFBI, *El Depósito Franco de Bilbao a los quince años de su creación*, Bilbao, 1935, p. 1.

se inició en 1933 una reactivación del valor traficado, debido en gran medida al mayor protagonismo de géneros no primarios. Pero la cantidad de mercancías en movimiento siguió sujeta a fuertes oscilaciones. Los contingentes, sus ritmos y cuantías, la suspensión de alguna prohibición temporal⁶⁶ y las importaciones de choque⁶⁷ afectaban fundamentalmente a artículos de gran volumen, como los cereales.

Tabla 7.7 Movimiento de los Depósitos Francos, 1927-35

	DF Barcelona		DF Bilbao	Movimiento 1928-29=100		
	Pesetas de 1929 (A)	Kilogramos (B)	Kilogramos (C)	A	B	C
1927	61.632.356	18.441.267	30.971.209	27,0	9,7	67,8
1928	185.049.313	98.106.273	40.487.141	81,1	51,7	88,7
1929	271.523.922	281.587.160	50.849.553	118,9	148,3	111,3
1930	255.038.016	161.460.474	26.538.679	111,7	85,0	58,1
1931	101.852.587	187.653.558	74.636.747	44,6	98,8	163,4
1932	99.897.450	261.741.186	70.718.194	43,8	137,9	154,9
1933	115.834.700	179.839.219	84.385.856	50,7	94,7	184,8
1934	146.597.428	184.112.055	60.497.077	64,2	97,0	132,5
1935	(a) 158.730.598	178.612.808	54.352.938	69,5	94,1	119,0

(a): Los datos de 1935 están disponibles en la memoria publicada 1945, que ofrece el movimiento global, en kilogramos, del Depósito Franco de Barcelona y la estructura de entradas de los principales grupos de mercancías. Pero, al contrario que las estadísticas anteriores a la guerra, no detalla las entradas y salidas de cada género. Para hallar el valor agregado de 1935 se ha imputado al movimiento de dicho año la estructura de entradas referida en la antedicha memoria. Los valores específicos, en pesetas corrientes por kilogramo, provienen del Anuario Estadístico y se han obtenido del ejercicio de 1934. La cifra alcanzada es, por lo tanto, una mera aproximación que pretende aclarar la tendencia.

Fuente: Elaboración propia a partir de CPFBI, *Memoria... op. Cit.*, 1929, 1930 y 1931, CZFB, *Memoria... op. Cit.*, 1933, y 1935, pp. 35-95, CDFBI, *Memoria de 1935*, Bilbao, 1935 y CZFB, *Memoria de 1939-1944*, Barcelona, 1945.

Tanto la propia crisis como las restricciones cuantitativas sobre el comercio habían irrumpido poco tiempo después de ser aprobada la nueva normativa sobre el régimen franco. Esta circunstancia no sólo condicionó la actividad de los Depósitos; también, y sobre todo, perturbó la implementación de la nueva legislación en los dos recintos que debían transformarse en sendas Zonas Francas. No obstante, la instaura-

⁶⁶ Por ejemplo, en agosto de 1930 se restableció la libre importación de maíz, cancelada en enero de ese año; Real Orden de 11/01/1930, Gaceta de Madrid 14/01/1930, p. 348, Real Decreto de 24/08/1930, Gaceta de Madrid 26/08/1930, pp. 1226-1227 y CPFBI, *Memoria... op. Cit.*, 1931, p. 21.

⁶⁷ A mediados de 1932 la producción andaluza se estaba mostrando insuficiente, la cosecha catalana se retrasaba y el stock de grano importado en la primera mitad del año se había agotado. Entonces, en julio, se autorizó la introducción de 7.500 toneladas de trigo extranjero, dividida en cuatro remesas, desde el Depósito Franco de Barcelona para el abastecimiento de la ciudad y de su provincia. Decreto de 12/07/1932, Gaceta de Madrid 16/07/1932, p. 370, Decreto de 15/07/1932, Gaceta de Madrid 16/07/1932, p. 370, Decreto de 19/07/1932, Gaceta de Madrid 21/07/1932, pp. 564-565 y Decreto de 21/07/1932, Gaceta de Madrid 31/07/1932, p. 802.

ción de la Segunda República se aprovechó desde los distintos Consorcios para solucionar problemas que habían quedado pendientes en la etapa anterior. En Barcelona se utilizó la desaparición del monarca para eliminar la Comisaria *Regia*, llegando a un nuevo compromiso entre el Estado y los poderes locales⁶⁸. Éstos recuperaban funciones perdidas, como el Ayuntamiento que recobraba la presidencia del Consorcio⁶⁹. El Gobierno, a través del Ministerio de Hacienda, pasaba a estar representado por cuatro vocales⁷⁰ y un Delegado del Estado⁷¹. Esta nueva figura concentraba el poder ejecutivo, a través de su control sobre el Comité⁷². Al Pleno y a su presidente, muchas veces, sólo les quedaba sancionar las decisiones ya tomadas desde aquel órgano. Esta composición fue pronto trasladada al recinto gaditano⁷³ y, en su momento, al vigués⁷⁴. Antes de finalizar 1931 se introdujo otra modificación, incrementando de uno a dos los vocales obreros en el Consorcio⁷⁵. Pero la inestabilidad social y política habida en los años siguientes impidió que esta representación se desempeñara con normalidad⁷⁶. Finalmente, en junio de 1936, se incluyeron dos nuevos miembros en el Pleno, representando a la recién formada Generalitat de Catalunya⁷⁷.

⁶⁸ Decreto de 03/06/1931, Gaceta de Madrid 05/06/1931, pp. 1198-1200, que modificaba los artículos 69, 70 y 75 del Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930.

⁶⁹ CZFB, *Memoria... op. Cit.*, 1933, p. 21.

⁷⁰ Entre los cuatro vocales del Estado se incluía el Administrador Principal de la Aduana; Orden de 06/07/1931, Gaceta de Madrid 09/07/1931, p. 255.

⁷¹ Decreto de 03/06/1931, Gaceta de Madrid 05/06/1931, art. 2. El primer Delegado del Estado en la Zona Franca de Barcelona fue Manuel Morales Pareja; Decreto de 03/06/1931, Gaceta de Madrid 05/06/1931, p. 1200.

⁷² CPFB, *Memoria... op. Cit.*, 1931, pp. 9-10.

⁷³ La disposición relativa al Consorcio de la Zona Franca de Barcelona se trasladó al Reglamento en julio de 1931, comprometiendo así al Consorcio de Cádiz, cuyo primer Delegado, José Del Corripio Rey, fue designado a comienzos de agosto del año siguiente; Decreto de 15/07/1931, Gaceta de Madrid 18/07/1931, p. 539 y Decreto de 03/08/1932, Gaceta de Madrid 05/08/1932, p. 950.

⁷⁴ CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *Estatuto Fundacional*, Vigo, 1949, art. 1-3 y CZFV, *Reglamento Orgánico*, Vigo, 1950, art. 26-28.

⁷⁵ Decreto de 08/12/1931, Gaceta de Madrid 09/12/1931, art. 2 y CZFB, *Memoria... op. Cit.*, 1933, pp. 21 y ss.

⁷⁶ Por ejemplo, desde los sucesos de otoño de 1934 y hasta 1936, a las asociaciones obreras les estuvo prohibida toda actividad pública. “[...] desde el 6 de octubre del pasado año 1934 no se ha permitido la reunión de las Sociedades Obreras del Puerto, por lo tanto, no ha sido posible hacer hasta el momento presente las gestiones necesarias para la elección de los compromisarios. [...] los permisos que han solicitado para reunirse les han sido denegados”; CZFB, Acta del Pleno de 31/12/1935.

⁷⁷ Para dar cabida a estos dos nuevos vocales se suspendió la representación del Instituto Agrícola de San Isidro y la de la Asociación de Navieros del Mediterráneo; Decreto de 19/06/1936, Gaceta de Madrid 21/06/1936, p. 2550. “Se propuso y fue aceptado que la Generalidad tuviese representación en el Consorcio y a fin de no aumentar el número de vocales se convino en la separación de unas representaciones que aparecían como una duplicidad, como sucedía con la Asociación de Navieros del Mediterráneo que pueden considerarse representados por la Cámara de Comercio y Navegación, suprimiendo igualmente,

En lo referente a las infraestructuras, a comienzos de 1931 se aprobó el proyecto definitivo del puerto para la Zona Franca Barcelona, en el delta del Llobregat⁷⁸. Al mismo tiempo el Consorcio de Cádiz diseñaba su propio plan de obras para la futura Zona. En este se planteaba dividir el recinto en dos secciones. La primera se localizaba en el puerto de la ciudad, destinada a Mercado Internacional de Pesca⁷⁹. Se quería centralizar la contratación de bacalao y otras especies de gran altura⁸⁰ para así sortear las limitaciones impuestas por el establecimiento de contingentes⁸¹. La segunda debía emplazarse en un relleno proyectado en Puntales⁸²; en este recinto se incluían los almacenes de mercancías⁸³, un depósito de hidrocarburos⁸⁴ y un aeródromo⁸⁵. Así como el Consorcio barcelonés financiaba las obras del puerto con una Subvención del Estado⁸⁶

temporalmente, la representación del Instituto Agrícola Catalán de San Isidro hasta que se haga la reorganización propuesta [...] en el Ministerio de Hacienda”; CZFB, AP de 01/07/1936.

⁷⁸ CPFB, *Memoria... op. Cit.*, 1931, pp. 73-87.

⁷⁹ DE LA PINTA LEAL, Manuel, *Al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda, en solicitud de que le sea aprobado al Consorcio de la Zona Franca de Cádiz el plan de instalaciones y obras que de constituir la zona extra-aduanera atribuida a Cádiz por Real-Decreto Ley de 11 de junio de 1929*, Cádiz, 1933, pp. 12 y ss.

⁸⁰ “[Cádiz] ha absorbido toda la flota importante del Mediterráneo, y que durante el otoño, el invierno y parte de la primavera, permanezcan [...] los buques más escogidos de Pasajes, Gijón, Vigo, Coruña [...]”; DE LA PINTA LEAL, Manuel, *Al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda... op. Cit.*, p. 17.

⁸¹ “[...] el interés lo ha multiplicado la orientación económica de Europa, con su política fiscal de contingentes [que] se agotan en la primera semana de cada período”; DE LA PINTA LEAL, Manuel, *Al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda... op. Cit.*, pp. 14 y 15.

⁸² “[...] se ha elegido el emplazamiento en la ensenada denominada de Puntales, por no existir otra en mejores condiciones de abrigo y amplitud que permita futuros desarrollos [...] En el puerto de Cádiz no existe sitio adecuado por falta de espacio y lo mismo sucede siguiendo la costa hasta Puntales [...] Se precisa, entonces, la creación de un nuevo puerto [...] para el establecimiento de la Zona Franca”; ROMERO CARRASCO, José, *Nota sobre la Zona Franca de la bahía de Cádiz*, Cádiz, 1930, p. 3.

⁸³ La actividad de esta sección se esperaba especializar en “[...] la riqueza en caldos vinícolas de nuestro hinterland geográfico que esperan la posibilidad de transformaciones, imposibles en régimen intra-aduanero, y de facilísimo éxito en régimen de franquicia”; DE LA PINTA LEAL, Manuel, *Al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda... op. Cit.*, p. 13.

⁸⁴ A medio plazo estaba programada completar los depósitos de combustibles con la instalación de una refinería. “[...] como no todos los países consumidores de gasolina, gas-oil, fuel-oil disponen de mercado nacional suficiente [...] precisan acometer la conquista de mercados extranjeros que le consuman sus sobrantes, de aquí que sean las Zonas Francas y no el territorio intra-aduanero, los lugares propicios al establecimiento de las refinerías petrolíferas”; DE LA PINTA LEAL, Manuel, *Al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda... op. Cit.*, p. 12.

⁸⁵ “[...] la Zona Franca de Cádiz, sea la primera del mundo que cuente con un aeródromo abierto a todos los pabellones, próximo al magnífico taller de reparaciones ya establecido en Cádiz, extraordinariamente destacado de Europa hacia las rutas de África y América, y de enlace permanente con las líneas de hidroaviones del sur europeo, que necesariamente han de encontrar en nuestro puerto la mejor base de estadías, aprovisionamientos, repuestos y reparaciones”; DE LA PINTA LEAL, Manuel, *Al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda... op. Cit.*, p. 11.

⁸⁶ La capitalización de dicha subvención se autorizó en noviembre de 1930. Se permitió la emisión de 42.202 bonos de 500 pesetas cada uno, al 5,5 % de interés y disponiendo de un plazo máximo de amortización de 28 años; Real Decreto de 04/11/1930, Gaceta de Madrid 06/11/1930, pp. 746-747.

y con el producto resultante de la explotación de las arenas⁸⁷, el de Cádiz, una vez que se responsabilizó de la construcción del futuro puerto de la Zona Franca, no tardó en solicitar su propia subvención⁸⁸. Ésta le fue concedida en noviembre de 1934, con las mismas condiciones con las que había sido otorgada originalmente al recinto catalán⁸⁹.

La explotación de ambos recintos continuó encomendada a Crédito & Docks. El Consorcio de Barcelona intentó hacerse con la explotación directa del Depósito provocando que el contrato de arrendamiento original, caducado en julio de 1931, permaneciera unos meses sin ser renovado⁹⁰. Pero ante la insuficiencia de personal⁹¹ y de recursos financieros⁹² la entidad concesionaria se vio obligada a concertar un nuevo arriendo, en abril del año siguiente, si bien consiguiendo unas condiciones algo más ventajosas⁹³.

Hasta el estallido de la Guerra Civil, la tercera Zona Franca que correspondía al Norte de la Península continuó sin ser concedida a ningún puerto⁹⁴. Desde 1930 el Depósito de Bilbao había solicitado insistentemente dicha concesión⁹⁵. En su favor tenía

⁸⁷ Se mantuvo la extracción exclusiva a favor del Consorcio barcelonés de las arenas entre el Llobregat y el Bessós; Decreto de 08/12/1931, Gaceta de Madrid 09/12/1931, art. 1. En 1933 la concesión fue ampliada a la explotación de las arenas del fondo marino; Decreto de 24/05/1933, Gaceta de Madrid 26/05/1933, pp. 1420-1421. En ese mismo año se suprimieron las participaciones del Gobierno Civil y de la Capitanía General en la venta de arenas, del 18 y 12 % respectivamente, que pasaron a integrar los ingresos del Consorcio; Decreto de 28/04/1933, Gaceta de Madrid 01/05/1933, art. 1-2.

⁸⁸ “[...] Cádiz aspirará en su día, ciertamente, a la ayuda del Estado, ya que la instalación de que se trata responde a una conveniencia nacional, pero adelantando su esfuerzo y el de su provincia, a la petición que formula, ya que acuerda en el día de hoy dar por terminado el preliminar estado de cosas; acometer, como Barcelona, la construcción de su Zona”; DE LA PINTA LEAL, Manuel, *Al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda... op. Cit.*, pp. 6-7.

⁸⁹ “[...] no conviene al Estado construir el puerto de que ha de disponer la Zona Franca de Cádiz [...] es mucho más lógico que el Consorcio concesionario, que tiene la responsabilidad de su gestión, estudie todo lo relacionado con la construcción de la Zona [...] que sea el Consorcio de la Zona Franca de Cádiz la entidad que estudie y costee la construcción del puerto [...] Y, por esas razones, es lógico que se otorgue la subvención [...]”; Decreto de 21/11/1934, Gaceta de Madrid 04/12/1934, p. 1850.

⁹⁰ Orden de 06/04/1932, Gaceta de Madrid 15/04/1932, pp. 346-347.

⁹¹ CZFB, AP de 24/02/1936.

⁹² “[...] entre otras dificultades para llevar a cabo la explotación del Depósito Franco por administración, hay la de que dados los diferentes trabajos que allí se realizan, tendría el Consorcio que organizar por su cuenta las operaciones de carga y descarga de mercancías, manipulación a la entrada y salida, estiba y desestiba, peso y demás operaciones [...] tendría que organizarse un servicio bancario no sólo por lo que afecta al seguro de las mercancías sino para la emisión de resguardos o warrants, y una serie de operaciones para las que no está organizado el Consorcio por haber tenido arrendados los servicios del Depósito Franco desde su establecimiento. Todo esto puede organizarse con la debida anticipación cuando haya de organizarse la explotación de la Zona Franca”, CZFB, AP de 20/04/1936.

⁹³ Orden de 06/04/1932, Gaceta de Madrid 15/04/1932, pp. 347-349 y Orden de 25/01/1933, Gaceta de Madrid 04/02/1933, p. 895.

⁹⁴ Real Decreto Ley de 31/12/1929, Gaceta de Madrid 01/01/1930, Base 6ª.

⁹⁵ CDFBI, *Memoria de 1935*, Bilbao, 1935, p. 12 y CDFBI, *El Depósito Franco... op. Cit.*, p. 3.

su gran volumen de negocio⁹⁶, superior en algunas mercancías y momentos al de Barcelona, las solicitudes de establecimiento industrial que le llegaban⁹⁷ y sus instalaciones. Al recinto de Santurce se añadieron en octubre de 1931 los almacenes de Uribitarte⁹⁸, situados aguas arriba del Nervión, en el mismo centro de la villa de Bilbao. Por su parte, el Depósito Franco de Santander había renunciado inicialmente a solicitar para sí la Zona Franca⁹⁹. Incluso, en los años siguientes, con una actividad inferior a la de su vecino, se mostró incapaz de mantener la competencia con el recinto vizcaíno¹⁰⁰. Fracasaron además dos ambiciosos proyectos para hacerle frente. El primero, de Silos Españoles, planeaba centralizar en el Depósito cántabro el comercio de cereales del norte de España¹⁰¹. El segundo, protagonizado por unos inversores reunidos en torno a Emilio Botín¹⁰², pretendía constituir una sociedad de explotación encargada de las operaciones del Depósito¹⁰³. Finalmente, también Valencia propuso la posibilidad de instalar en su puerto otra Zona Franca¹⁰⁴. Pero la ausencia de un Depósito Franco previo, la inadecuación de la propuesta a la normativa, que sólo preveía la tercera Zona en el norte, la oposición de Barcelona y, finalmente, el propio inicio de la guerra abortaron esta iniciativa.

⁹⁶ CDFBI, *El Depósito Franco... op. Cit.*, p. 3.

⁹⁷ “Algunas importantes fábricas de automóviles nos han interesado diversos datos para el estudio de proyectos relacionados con la instalación de fábricas de montaje”; CDFBI, *Memoria de 1935*, Bilbao, 1935, p. 17.

⁹⁸ Orden de 24/08/1931, Gaceta de Madrid 01/09/1931, art. 1 y CDFBI, *El Depósito... op. Cit.*, p. 2.

⁹⁹ CDFS, AP de 08/10/1929.

¹⁰⁰ “[...] la baja grande en la entrada de mercancías en el Depósito Franco que se viene acentuando hace algún tiempo, debido principalmente a la falta de importación maíz y desaparición de algunos almacenistas de coloniales de la plaza, y propone la conveniencia de que se estudie la manera de hacer alguna propaganda para darle a conocer en el extranjero”; CDFS, AP de 19/02/1934.

¹⁰¹ CDFS, ACE de 24/07/1930, CDFS, AP de 19/02/1934 y CDFS, AP de 09/03/1936.

¹⁰² En marzo de 1931 Emilio Botín propuso al Consorcio santanderino la creación de una *Sociedad de Descargas*, “[...] abrigando, en cooperación con otros elementos de esta plaza, el propósito de constituir una entidad que, dotada de todo el utillaje necesario, se dedique preferentemente a la descarga de las mercancías arribadas a nuestro puerto, así como a su almacenamiento [...] en orden a la baratura y rapidez [...] para que este se halle en condiciones de hacer frente a la competencia de otros próximos, mejor equipados actualmente”; CDFS, ACE de 13/03/1931.

¹⁰³ En marzo de 1935 Botín renunció a su participación en la Sociedad, entonces bajo el nombre *Almacenes y Tránsitos, S.A.* “[...] no siéndome posible [...] ocuparme del asunto de referencia, me apresuro a comunicárselo a ustedes para que en lo sucesivo me tengan por desistido [...] y continúen sus negociaciones”; CDFS, AP de 25/03/1935.

¹⁰⁴ BELLVER, José, *Una política nacional de Zonas Francas*, Valencia, 1934 y Decreto de 01/10/1934, Gaceta de Madrid 02/10/1934, pp. 35-36.

7.3 INDUSTRIA Y AUTOMOCIÓN EN LAS ZONAS FRANCAS

“[...] en momentos en que la crisis de paro alcanza en nuestras factorías navales a más del setenta por ciento de sus censos obreros; en horas en que ese paro en los gremios de la construcción es casi absoluto, y en instantes en que exangües las arterias económicas de la población, por el total hundimiento de sus únicas fuentes de salarios, todo el comercio y todo el tráfico se acusa inane y descaecido, sin que los esfuerzos del Ayuntamiento agotando las posibilidades fiscales y convirtiéndolas en jornales, sean suficientes para paliar siquiera la tremenda situación [...] Cupo a la República el honor de organizar este Consorcio, sacándolo del atrofiamiento por no designación de los cargos más indispensables, en que lo había dejado el régimen monárquico [...] en nombre de Cádiz, que no cuenta con otro porvenir que el de su Zona Franca, y en nombre de España, muchos de cuyos productos naturales esperan de instalaciones extra-aduaneras que le permitan transformarse en condiciones económicas para la lucha libre en los mercados exteriores”¹⁰⁵

Indudablemente, las Zonas Francas despertaron no pocas expectativas. Era innegable el optimismo respecto a las atribuciones comerciales y, sobre todo, industriales que la nueva normativa parecía asegurar. Pero su realización fue todo menos sencilla. En una Zona Franca se podía establecer, en principio, cualquier actividad, aunque perteneciera a un sector ya existente en el país o que incluso estuviera consolidado como exportador¹⁰⁶. Los interesados tan sólo debían esperar a que, a comienzos de cada año, el Ministerio de Hacienda publicara una relación de industrias que, bien por cuestiones económicas bien por seguridad nacional¹⁰⁷, tuviesen prohibida su instalación en el recinto franco¹⁰⁸. El resto, por exclusión, podían establecerse libremente. Pero esa relación nunca fue confeccionada¹⁰⁹, provocando que los Consorcios reclamaran su realiza-

¹⁰⁵ DE LA PINTA LEAL, Manuel, *Al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda... op. Cit.*, pp. 3-4.

¹⁰⁶ Real Decreto Ley de 31/12/1929, Gaceta de Madrid 01/01/1930, Base 5ª y Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art 118 y 121.

¹⁰⁷ “[...] por motivos de seguridad del Estado y respeto a la producción e industrias nacionales de exportación preexistentes”; CZFB, *Memoria... op. Cit.*, 1933, p. 133.

¹⁰⁸ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 119.

¹⁰⁹ Tras la publicación del Reglamento en julio de 1930, la lista que debía ser publicada a comienzos del año siguiente no pudo ser elaborada. Muy pronto surgieron las fricciones entre los Ministerios de Hacienda y de Economía Nacional, cuyo informe era indispensable. Pero este departamento no formó la Comisión encargada de la clasificación de las industrias hasta agosto de 1931 y en los meses siguientes no se logró obtener ningún resultado; en enero de 1932 tampoco hubo lista. Decreto de 03/06/1931, Gaceta de Madrid 05/06/1931, pp. 1198-1199, Orden de 11/08/1931, Gaceta de Madrid 15/08/1931, pp. 1262-1263 y Orden de 15/09/1931, Gaceta de Madrid 06/10/1931, p. 124

ción¹¹⁰. Tan solo lograron que, en febrero de 1932, se aprobara una nómina de actividades permitidas¹¹¹. Ésta se limitaba a las ramas que ya operaban en régimen franco o que ya tenían solicitada su instalación en el recinto de Barcelona¹¹².

No obstante, antes de la aprobación de esta lista de emergencia, se autorizaron algunas instalaciones. En abril de 1931 se aprobó el establecimiento de una fábrica de mermeladas en Cádiz¹¹³, sujeta al modelo concedido unos años antes en Santander¹¹⁴. Unos meses antes, en otoño de 1930 se había aprobado la *desnaturalización de la caseína*¹¹⁵ en Barcelona, siendo presentada como un avance en la implementación de la nueva normativa¹¹⁶. Con anterioridad, en el Depósito cántabro se había solicitado, a comienzos de 1930, la apertura de una planta embotelladora de cerveza¹¹⁷. La autorización de Cervezas de Santander, S. A., a pesar de consistir en una simple operación comercial de cambio de envase, tuvo que esperar a la aprobación de aquella lista concedida a Barcelona¹¹⁸. Autorizada ésta, en el recinto catalán se abrieron nuevas empresas pero, salvo el complejo automovilístico, tenían una dimensión bastante modesta. En enero de 1933 se autorizó, en *Régimen de Zona Franca*, la fabricación de tinta de imprenta¹¹⁹ y, en septiembre de ese año, la de pastas para sopa¹²⁰.

¹¹⁰ “Teniendo en cuenta que los trámites [...] darían lugar a retrasos, el Consorcio solicitó del Ministerio [...] se declarase autorizada la instalación de determinadas industrias que, por no tener carácter exportador, no pueden considerarse prohibidas”; CZFB, *Memoria... op. Cit.*, 1933, p. 134.

¹¹¹ Orden de 24/02/1932, Gaceta de Madrid 05/03/1932, p. 1634.

¹¹² Esta lista incluía la elaboración de pastas alimenticias, galletas, conservas de carne, chocolates, maltas, productos malteados y cervezas, bastones, paraguas y sombrillas, automóviles, esponjas, envases, azúcar, mermeladas, almíbares y melazas; Orden de 24/02/1932, Gaceta de Madrid 05/03/1932, p. 1634.

¹¹³ El titular de esta concesión era un empresario sevillano, llamado Alfonso Jiménez León; Orden de 10/04/1931, Gaceta de Madrid 26/04/1931, pp. 341-342.

¹¹⁴ Real Orden de 18/04/1929, Gaceta de Madrid 28/04/1929, p. 580. No obstante, a pesar de su temprana autorización, el proyecto para su establecimiento no se concretó hasta 1934, obligando al interesado a reiniciar los trámites pertinentes puesto que la sanción original había caducado; CDFS, AP de 19/02/1934 y CDFS, ACE de 11/04/1934.

¹¹⁵ La caseína es una proteína láctea cuya manipulación es la base para la obtención de derivados como el queso o el yogur.

¹¹⁶ “La desnaturalización de la caseína ha sido el primer caso de aplicación de un precepto del nuevo Reglamento de Zonas Francas que permite efectuar [...] aquellas operaciones que, con carácter general o concretamente en cada caso, autorice la Dirección General de Aduanas [...] y aún cuando la operación de referencia no sea muy frecuente, interesa mucho a los importadores el poder realizarla, evitando tener que efectuarla en el punto de origen o, lo que era peor, servirse de otros Depósitos Francos extranjeros”; CPFB, *Memoria... op. Cit.*, 1931, p. 20.

¹¹⁷ CDFS, AP de 28/03/1930 y CDFS, AP de 04/06/1932.

¹¹⁸ Las operaciones se limitaban a envasar cerveza nacional en botellas extranjeras, destinando el producto resultante a la exportación; CCDFS, AP de 25/03/1933.

¹¹⁹ La autorización se hizo a favor de Sucesores de Rivadeneyra, S.A., que editaban los periódicos *Es-tampa y Ahora*; Orden de 20/01/1933, Gaceta de Madrid 25/01/1933, p. 588.

Muy distinto fue el caso de la industria del automóvil en el *Depósito Franco* de Barcelona¹²¹. Siguiendo los pasos de Ford Motor Ibérica, General Motors Peninsular se estableció en régimen franco en marzo de 1932¹²². Ambas multinacionales proyectaban servirse del recinto barcelonés para acceder indistintamente a componentes extranjeros y nacionales, y para vender el producto resultante en diferentes mercados. Pero el incremento de la presión fiscal¹²³ y de los derechos de Arancel a la entrada de automóviles en España¹²⁴ obligó a un cambio de estrategia¹²⁵. Ford tuvo que acogerse a un sistema de beneficios que recompensaba con rebajas arancelarias la nacionalización de los componentes empleados en el producto importado¹²⁶. El objetivo era sustituir la mayor cantidad posible de elementos foráneos hasta llegar a la construcción autóctona integral, partiendo del montaje¹²⁷. La bonificación se aplicaba sobre la tarifa segunda del Arancel¹²⁸, en proporción al porcentaje¹²⁹ de elementos de producción española incorporados al automóvil importado¹³⁰. La participación de material nacional debía incrementarse hasta el 70 por ciento del producto¹³¹ a lo largo de los seis años de vigencia

¹²⁰ El titular era Hijo de Magín Quer y la concesión se realizó con carácter provisional; Orden de 02/09/1933, Gaceta de Madrid 19/09/1933, p. 1780.

¹²¹ En estos años la confusión conceptual alcanzó hasta al propio Ministerio de Hacienda. El recinto barcelonés era un Depósito Franco destinado a convertirse en Zona Franca, gestionado por un Consorcio denominado del Puerto o de la Zona Franca de Barcelona, donde se instalaban y funcionaban algunas empresas en régimen de Depósito Franco y otras en régimen de Zona Franca.

¹²² Orden de 11/03/1932, Gaceta de Madrid 16/03/1932, pp. 1893-1894.

¹²³ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 24/07/1930, pp. 583-584.

¹²⁴ “Los efectos de este Decreto se han hecho notar no solamente en la importación de automóviles en los tinglados y almacenes habilitados del Depósito, sino principalmente en los talleres de montaje de la casa Ford, establecidos en régimen franco”; CPFB, *Memoria... op. Cit.*, 1930, p. 22.

¹²⁵ “Para compensar sus efectos trata dicha sociedad de emplear en los expresados talleres materiales de la industria nacional, con los beneficios de reimportación que, para las industrias que se establezcan en la futura Zona Franca, están previstos en el Reglamento de intervención aduanera”; CPFB, *Memoria... op. Cit.*, 1930, p. 22.

¹²⁶ El régimen de bonificaciones arancelarias fue aprobado en julio de 1931, ratificado con fuerza de Ley en septiembre y reglamentado en diciembre de ese mismo año. En mayo de 1932 se concedió a Ford Motor Ibérica dicho régimen; Decreto de 03/07/1931, Gaceta de Madrid 04/07/1931, pp. 113-114, Ley de 16/09/1931, Gaceta de Madrid 17/09/1931, art. 7, Decreto de 10/12/1931, Gaceta de Madrid 15/12/1931, pp. 1699-1701 y Decreto de 26/05/1932, Gaceta de Madrid 29/05/1932, pp. 1524-1526.

¹²⁷ Decreto de 03/07/1931, Gaceta de Madrid 04/07/1931, art. 1.

¹²⁸ Las bonificaciones estaban limitadas a los elementos extranjeros importados que procedieran de países a los que se podía aplicar el trato de mayor favor arancelario; Decreto de 26/05/1932, Gaceta de Madrid 29/05/1932, art. 3.

¹²⁹ Las proporciones se contabilizaban sobre el peso bruto de componentes y vehículos, independientemente de su valor; Decreto de 10/12/1931, Gaceta de Madrid 15/12/1931, art. 1.

¹³⁰ Decreto de 03/07/1931, Gaceta de Madrid 04/07/1931, art. 1.

¹³¹ El primer año se preveía una bonificación inicial del 15 % para una sustitución mínima del 10 % de los componentes; al final de ese año la rebaja debía alcanzar el 30 % para una sustitución del 20 %. La bonificación subía conforme se nacionalizaba la construcción hasta el término del cuarto año, cuando se

del régimen¹³². Se consideraban componentes de producción propia no sólo los fabricados íntegramente en España sino también los elaborados a partir de fundidos, forjados o estampados extranjeros importados *en bruto*¹³³. Además, los ensambladores contaban con un margen de garantía, en el caso de que el producto sustituto no cumpliera las condiciones exigidas¹³⁴.

En mayo de 1932 Ford quedó adscrita a este régimen de bonificaciones arancelarias, con una poco disimulada vocación de perpetuidad. Primero, porque en el caso de la multinacional norteamericana se había variado el procedimiento de cálculo de las prórrogas¹³⁵. Segundo, porque el incremento en la utilización de componentes nacionales por encima del 70 por ciento máximo previsto permitía la extensión de los plazos del sistema el tiempo “[...] que sea indispensable para alcanzar el expresado mayor porcentaje”¹³⁶. El sistema de rebajas se aplicaba sobre los automóviles¹³⁷ que Ford montara en la Zona Franca de Barcelona y que, incorporando los elementos nacionales convenidos, fueran introducidos en el mercado interior¹³⁸. Esos componentes podían ser fabricados por la propia ensambladora o por empresas auxiliares establecidas bien en el recinto franco bien en régimen común. Entre las primeras cabe destacar a Hija de Domingo Mata y Don Narciso Ricart, dedicadas a la fabricación de bujías, establecidas en Depósito Franco desde mayo de 1933¹³⁹. Entre las segundas, la Sociedad Nacional Pire-

alcanzaba una rebaja arancelaria del 50 %, la máxima bonificación otorgable. Concluido el sexto año, se debía haber alcanzado la composición por elementos de producción interna del 70 % del automóvil, medido en peso, momento en el cual se podía considerar tal vehículo como nacional. El ritmo de sustitución se podía acelerar, a conveniencia del ensamblador, sin acortar por ello el plazo de seis años de disfrute de los beneficios arancelarios. Decreto de 10/12/1931, Gaceta de Madrid 15/12/1931, art. 1, 3 y 6.

¹³² Finalizado el sexto año, las sucesivas importaciones se tenían que hacer bajo régimen y procedimiento ordinario, salvo la concesión de prórrogas. Éstas se podían conceder por un cambio radical del producto o por exigencias de adaptación de la fabricación nacional, pero no podían exceder los dos años. Decreto de 10/12/1931, Gaceta de Madrid 15/12/1931, art. 4.

¹³³ Decreto de 10/12/1931, Gaceta de Madrid 15/12/1931, art. 2.

¹³⁴ Los beneficiarios podían dejar de cumplir hasta un 25 % sobre el porcentaje de sustitución acordado para cada año; Decreto de 03/07/1931, Gaceta de Madrid 04/07/1931, art. 2 y Decreto de 10/12/1931, Gaceta de Madrid 15/12/1931, art. 5.

¹³⁵ Decreto de 26/05/1932, Gaceta de Madrid 29/05/1932, art. 7, p. 1526.

¹³⁶ Decreto de 26/05/1932, Gaceta de Madrid 29/05/1932, art. 7, p. 1525.

¹³⁷ Los modelos que quedaron sujetos al régimen de bonificaciones arancelarias fueron los coches Ford B y Ford V8, y el camión Ford BB, todos en sus diferentes tipos y variantes; Orden de 21/09/1932, Gaceta de Madrid 24/09/1932, p. 2167.

¹³⁸ Decreto de 26/05/1932, Gaceta de Madrid 29/05/1932, art. 1-3.

¹³⁹ Orden de 02/02/1932, Gaceta de Madrid 06/02/1932, pp. 963-964 y Orden de 13/05/1933, Gaceta de Madrid 01/06/1933, p. 1606.

lli y Mumany, dedicada ésta a la producción de radiadores¹⁴⁰ y aquella a la de neumáticos¹⁴¹.

Desde diciembre de 1931, Pirelli, Mumany y Ford¹⁴², se beneficiaban de la posibilidad de someter sus componentes a los beneficios de reimportación contemplados en el Arancel¹⁴³. En un producto a importar los elementos de origen nacional que incorporara podían quedar libres de imposición. Para ello estos artículos debían ser claramente diferenciables del conjunto. Incluso, se tenían que poder desmontar para realizar los reconocimientos precisos¹⁴⁴. En el caso de los automóviles fabricados por Ford en Zona Franca, a la hora de ser despachados a consumo, tanto los radiadores como las ruedas cumplían este requisito. Suministrados desde el régimen común, y por lo tanto productos nacionales, eran montados en los vehículos sin ser sometidos a ninguna transformación adicional. A la hora importar el coche, ambos componentes eran claramente identificables aun mediante una simple inspección visual.

Tabla 7.8 Automoción en el DF de Barcelona; procedencia de los componentes

Componentes	Kilogramos entrados en el Depósito Franco				% Procedencia extranjera			
	1931	1932	1933	1934	1931	1932	1933	1934
Piezas	797.537	467.277	620.046	1.828.465	99,4	97,1	97,3	86,4
Autos sin armar	5.163.650	5.045.576	8.915.600	15.040.205	100,0	100,0	100,0	97,6
Carrocerías			263.141	412.190			0,2	0,6
Neumáticos	632.117	325.128	989.693	1.277.153	100,0	79,2	73,1	53,6
Caucho	165.499	177.205	197.898	55.124	100,0	99,7	99,6	95,5
Total	6.758.803	6.015.186	10.986.378	18.613.137	99,9	98,6	95,0	91,4

Fuente: Elaboración propia a partir de CZFB, *Memoria... op. Cit.*, 1933 y 1935.

Hasta 1931 la producción de automóviles en el recinto franco de Barcelona se había realizado sobre materiales que, casi en su totalidad, procedían del extranjero¹⁴⁵. A

¹⁴⁰ Orden de 24/05/1932, Gaceta de Madrid 27/05/1932, pp. 1491-1492.

¹⁴¹ Orden de 10/12/1931, Gaceta de Madrid 11/12/1931, p. 1627.

¹⁴² Toda vez que la aplicación de la franquicia a la reimportación de los componentes se supeditaba a su montaje en automóviles Ford, ensamblados en la Zona Franca de Barcelona; Orden de 10/12/1931, Gaceta de Madrid 11/12/1931, p. 1627 y Orden de 24/05/1932, Gaceta de Madrid 27/05/1932, p. 1492.

¹⁴³ Real Decreto de 12/02/1922, Gaceta de Madrid 13/02/1922, Disposición 6ª.

¹⁴⁴ Orden de 10/12/1931, Gaceta de Madrid 11/12/1931, p. 1627 y Orden de 24/05/1932, Gaceta de Madrid 27/05/1932, p. 1492.

¹⁴⁵ Caso aparte eran las carrocerías. Los automóviles habían sido carrozados bien en la propia planta de montaje bien en destino, antes o después de ser vendidos. A partir de 1933 se sumó la posibilidad de que carrocerías fabricadas en otros talleres fueran montadas en la planta de Ford. Estos componentes, una vez integrados en los vehículos y dispuestos a ser destinados al mercado interior, podían someterse a los beneficios arancelarios de reimportación.

partir de 1932 “[...] se ha intensificado el empleo de materiales suministrados por la industria nacional [...]”¹⁴⁶, si bien la realidad se mostró algo más parca que la retórica del Consorcio. La sustitución de importaciones sólo avanzó sustancialmente en el sector de los neumáticos. Entre 1932 y 1934 la participación nacional en la provisión de cámaras y cubiertas pasó de la nada a alcanzar casi la mitad de los suministros. Al tiempo, se incrementaba la importación de caucho, demandado por este sector auxiliar en plena expansión, radicado en Barcelona¹⁴⁷. La nacionalización también prosperó en la gama de piezas, aunque lo hizo algo más tarde y de forma más moderada, manteniéndose por debajo del 15 por ciento del total de accesorios requeridos por la ensambladora. Pero el principal elemento en la producción de los automóviles, como era el conjunto formado por el chasis, el motor y la transmisión, siguió siendo proporcionado fundamentalmente por las otras factorías de Ford en Europa. En todo caso, entre 1932 y 1934 se logró sustituir casi el 10 por ciento de los componentes foráneos. Esta nacionalización es significativa si se tienen en cuenta los ínfimos niveles de partida y el incremento del volumen de producción sobre el que se estaba trabajando.

Precisamente, la industria barcelonesa del automóvil se recuperó tras 1932. En los dos ejercicios siguientes, la actividad creció hasta casi triplicar la producción de aquel año. Incluso, en 1934, se consiguió superar las mejores cifras alcanzadas antes de la crisis¹⁴⁸. Gran parte de este incremento fue absorbido por el mercado interior, principalmente por el consumo peninsular. Éste se consolidó como el primer destino para los automóviles fabricados en el recinto catalán. Mientras, la exportación perdía peso relativo, aunque creció el número de vehículos vendidos en el extranjero¹⁴⁹. Aquí los clientes más importantes seguían siendo Portugal, Italia y los territorios del norte de África bajo protectorado francés. Algo distinto sucedió con el suministro de recambios. Si bien esta producción mostró una evolución más irregular, su nivel se mantuvo por encima del alcanzado en 1929 y la distribución geográfica de sus ventas fue más amplia. De-

¹⁴⁶ Y la fuente añadía “[...] al amparo del régimen de bonificaciones arancelarias establecido [...]”; CZFB, *Memoria... op. Cit.*, 1935, p. 24.

¹⁴⁷ NADAL OLLER, Jordi y TAFUNELL SAMBOLA, Xavier, *San Martí de Provençals, pulmó industrial de Barcelona, 1847-1992*, Barcelona, 1992, pp. 184-185.

¹⁴⁸ CZFB, *Memoria... op. Cit.*, 1935, p. 26.

¹⁴⁹ En 1931 y 1932 se exportaron 1.586 y 1.005 vehículos cada año, con un peso total cercano a las 3.250 toneladas, en 1933 y 1934 fueron 1.487 y 1.800 los automóviles vendidos en el extranjero, con casi 4.600 toneladas. CZFB, *Memoria... op. Cit.*, 1933, p. 75 y CZFB, *Memoria... op. Cit.*, 1935, pp. 71-72.

ntro del consumo interior, creció el suministro de piezas a las Islas Canarias y al resto de posesiones africanas. En la exportación, al lado de los destinos habituales se consolidaban las ventas en otros países europeos, fundamentalmente en Inglaterra y en Alemania.

Tabla 7.9 Automoción en el DF de Barcelona; destino de la producción

Destinos		1931	1932	1933	1934	Total
Automóviles						
	Nº	5.912	4.277	8.418	12.142	30.749
				10.386.96	16.028.97	37.941.
	Kilogramos	6.030.408	5.495.456	2	2	798
TAN (a)	%	56,8	69,9	73,9	78,9	72,7
TN no A (b)	%	10,5	6,9	6,7	5,2	6,7
Región (c)	%	31,2	22,0	19,3	15,5	20,0
Otros países	%	1,5	1,2	0,1	0,4	0,6
Piezas y recambios						
	Kilogramos	1.896.472	1.218.433	1.162.892	1.311.841	5.589.6
TAN	%	85,5	75,4	76,4	77,4	38
TN no A	%	4,2	5,1	7,5	6,9	79,5
Región	%	4,4	11,0	11,9	12,5	5,7
Resto Europa (d)	%	5,6	7,1	4,0	2,9	9,3
Otros países	%	0,3	1,3	0,1	0,3	4,9
						0,5

(a): Península Ibérica, a excepción de Portugal, más las Islas Baleares; (b): Islas Canarias y territorios en África bajo soberanía española; (c): mercado regional de Ford Motor Ibérica: Portugal, Italia, Gibraltar y territorios del Magreb bajo soberanía no española; (d): Alemania, Bélgica, Francia, Grecia, Holanda, Inglaterra, países escandinavos y países bálticos.

Fuente: Elaboración propia a partir de CZFB, *Memoria... op. Cit.*, 1933 y 1935.

Al tiempo que en Barcelona Ford se consolidaba y General Motors iniciaba su andadura, en el Depósito Franco de Bilbao era Chrysler quien planeaba su instalación. La Sociedad Española Importadora de Automóviles, la filial en España de ésta multinacional norteamericana, se adscribió en abril de 1936 al régimen de bonificaciones arancelarias a la sustitución de importaciones¹⁵⁰. Ya el año anterior sus representantes habían iniciado conversaciones con el Consorcio bilbaíno para el establecimiento, en régimen franco, de una planta ensambladora¹⁵¹. En esta factoría se planeaba producir dos modelos de automóvil y otros dos de camión, bajo las marcas Chrysler-Plymouth y Dodge¹⁵². Siendo el mercado interior el principal destino de la producción, los despa-

¹⁵⁰ Decreto de 08/04/1936, Gaceta de Madrid de 10/04/1936, pp. 297-299.

¹⁵¹ CDFBI, *Memoria de 1935*, Bilbao, 1935, p. 17.

¹⁵² Decreto de 08/04/1936, Gaceta de Madrid de 10/04/1936, art. 1.

chos de los automóviles se realizarían tanto por la Aduana de Bilbao como a través de las de Málaga y Barcelona¹⁵³. Sin duda, a mediados de los años treinta, la actividad comercial e industrial de los recintos francos en general, y en particular la producción automovilística, se encontraba en plena ebullición.

7.4 LA GUERRA CIVIL Y EL ESTABLECIMIENTO DE UN NUEVO ORDEN

El golpe de Estado de julio de 1936 puso fin a esta evolución económica. De los cinco recintos existentes, los de Cádiz y Vigo quedaron bajo control sublevado, mientras los de Barcelona, Bilbao y Santander permanecieron en zona leal. En los primeros la gestión se mantuvo en manos de los órganos establecidos; en los segundos, salvo en el Depósito de Bilbao, se constituyeron Comités encargados de la administración de los recintos¹⁵⁴. En ambos bandos los funcionarios afines al *enemigo* desaparecieron¹⁵⁵. Mientras el comité obrero cántabro fue disuelto tras la ocupación militar de Santander en agosto de 1937, la gestión del de Barcelona se extendió hasta enero de 1939¹⁵⁶. El Comité Único barcelonés estaba presidido por el Delegado del Estado¹⁵⁷ y compuesto por dos vocales obreros¹⁵⁸ y por los representantes respectivos de la Junta de Obras del

¹⁵³ Decreto de 08/04/1936, Gaceta de Madrid de 10/04/1936, art. 5.

¹⁵⁴ En Barcelona se creó un Comité Único en septiembre de 1936; Decreto de 12/09/1936, Gaceta de Madrid 13/09/1936, p. 1771 y Decreto de 23/09/1936, Gaceta de Madrid 24/09/1936, p. 1947. El Depósito Franco de Santander comenzó a ser regido por el Comité Obrero en octubre de 1936, tras la destitución del Consorcio; CDFS, AP de 21/10/1937.

¹⁵⁵ El Alcalde de Cádiz y presidente del Consorcio de la Zona Franca, Manuel De La Pinta Leal, fue fusilado en septiembre de 1936. En Barcelona, el Secretario General del Consorcio, Francisco De La Rosa “[...] persona de gran significación derechista [...] causante de todo el malestar que en el personal se venía observando [...]”, huyó a Madrid y desapareció tras ser hecho prisionero. En Santander, los empleados desafectos al Comité Obrero fueron despedidos. CZFB, Acta del Comité Único de 03/10/1936, CDFS, AP de 21/10/1937 y CZFB, ACU de 22/03/1939

¹⁵⁶ “[...] les actes del nou Comité del Consorci de la Zona Franca, al qual organisme correspon la gestió i administració dels serveis d’acord amb els Decrets del Ministeri d’Hisenda del Govern de la República [...]”; CZFB, ACU de 03/10/1936

¹⁵⁷ Josep María Guimet i Valls fue nombrado Delegado pero, ante su ausencia, ejerció como tal su suplente, Eduard Albors; CZFB, ACU de 11/11/1936 y Decreto de 09/01/1937, Gaceta de la República 12/01/1937, p. 250. El mismo Albors señaló que “[...] el Delegat compleix ordres del Govern que li ha encomanat importants assumptes relacionats amb la guerra [...] de caràcter secret”; CZFB, ACU de 11/12/1936.

¹⁵⁸ En la Zona Franca de Barcelona el control obrero se había extendido a Crédito & Docks y al propio Consorcio. Esta doble representación si bien no garantizaba un dominio absoluto del Comité, si permitía implantar algunas reformas, fundamentalmente de carácter laboral. “[...] va acordar-se establir el control obrer a tots els efectes de pagaments i ingressos, al qual efecte s’ha passat una comunicació al Delegat de l’Estat i s’han establert normes de caràcter interior”; CZFB, ACU de 11/12/1936.

Puerto, del Ayuntamiento, de la Generalitat y del Ministerio de Hacienda¹⁵⁹. En sus primeros meses de funcionamiento abrigó un ambicioso programa para promocionar tanto la faceta industrial de la Zona Franca como la comercial¹⁶⁰. Ésta exigía la realización del nuevo puerto, mientras aquella precisaba de la urbanización de los terrenos del Llobregat¹⁶¹. En todo caso, las restricciones impuestas por la guerra impidieron que este proyecto llegara siquiera a iniciarse.

Tanto en los recintos *azules* como en los *rojos* las instalaciones y las mercancías se vieron sujetas a incautaciones¹⁶². A este fin se alegaban las necesidades del suministro militar y del abastecimiento civil, o las exigencias de la revolución social en marcha¹⁶³. Almacenes y tinglados fueron requisados durante la guerra, así como los géneros depositados eran despachados sin consentimiento de sus propietarios, sin cumplir la normativa establecida¹⁶⁴ y sin que los Depósitos percibieran las tarifas correspondientes¹⁶⁵. En la mayoría de los casos estas confiscaciones se hicieron al arbitrio de la autoridad militar o civil, al margen de toda legalidad¹⁶⁶. Tan sólo en el caso de Barcelona la

¹⁵⁹ Inicialmente en el Comité había dos representantes del Estado, a parte del Delegado, y uno de las organizaciones obreras, pero apenas unos días después se modificó; Decreto de 12/09/1936, Gaceta de Madrid 13/09/1936, art. 2, Decreto de 23/09/1936, Gaceta de Madrid 24/09/1936, p. 1947 y CZFB, ACU de 03/10/1936.

¹⁶⁰ Doménec Escorsa, vocal del Estado, sostenía que “[...] sens dubte la zona destinada al Port Franc de Barcelona es el futur de la zona industrial de Barcelona”, a lo que el concejal Magí Cabruja añadía, “[...] ara que sostenim una revolució per una transformació social s’ha de demostrar que ara es fa lo que no ha fet el règim burgès i si tal vegada ha passat l’oportunitat de fer in Port Franc, potser seria convenient una zona neutral aprofitant la situació geogràfica de Barcelona, que es la millor de la mediterrània”; CZFB, ACU de 25/01/1937.

¹⁶¹ “[...] la zona que es destinada a zona industrial es magnífica y troben el Port Franc ben situat [...] els tècnics que formaren part del Congrés d’Urbanisme Internacional, que es celebrà per la Generalitat, digueren que no hi ha cap contradicció [...] amb l’idea de Port Franc”; CZFB, ACU de 11/03/1937.

¹⁶² En Barcelona, “[...] havent quedat constituït el Comité, es dona per acabada la incautació decretada per Conseller d’Obres Públiques de la Generalitat segons Ordre del 19 d’agost daner, la qual s’havia efectuat pel ciutadà Antoni López Andreu, que actualment es Vocal de la representació obrera del Comité”, e incluía desde las instalaciones hasta la explotación de las arenas; CZFB, ACU de 03/10/1936 y CZFB, ACU de 07/10/1936.

¹⁶³ CZFB, ACU de 25/01/1937.

¹⁶⁴ En Santander, “[...] durante la dominación del Comité [...] se sacaron del Depósito, sin saber con qué autorización, mercancías en él depositadas, sin satisfacer derechos arancelarios ni estar autorizada su entrega por los propietarios, y que una vez posesionado nuevamente el Consorcio [...] se autorizó también por la Administración de Aduanas la entrega de otras, que fueron dadas salida, con nuestra protesta”; CDFS, AP de 21/10/1937.

¹⁶⁵ “[...] el Comitè tindria que trobar la manera d’incrementar els ingressos del Consorci [...] tal vegada un 35% [d’increment dels tarifes de magatzematge] es poc si es té en compte la desvalorització de la pesseta [...] també que es treu molta sorra que non paga cànon: Guerra, no paga, la Defensa Passiva, tampoc”; CZFB, ACU de 10/11/1938.

¹⁶⁶ “[...] les extraccions de sorra que realitzen individus de diferents Cossos armats, que es neguen a entregar justificants o comprovants als encarregats del Servei d’Explotació”; CZFB, ACU de 10/11/1938.

Generalitat intentó llegar, en octubre de 1936, a un sistema reglado de aprehensiones que pudieran ser resarcidas en el futuro¹⁶⁷. Pero no tuvo éxito y la intervención de la Generalitat se canceló¹⁶⁸, tras las reclamaciones del Comité¹⁶⁹ por recuperar la normativa propia del régimen franco¹⁷⁰. Las incautaciones continuaron una vez ocupados los distintos territorios republicanos por el ejército fascista¹⁷¹ y durante la posguerra, permaneciendo en algunos casos sin ser los activos reintegrados a los Consorcios hasta bien entrada la década de 1940¹⁷².

Una vez incorporados los Depósitos al bando sublevado, y tras la *depuración* de todo opositor¹⁷³, se iniciaron las tareas para la recuperación de la normalidad perdida en julio de 1936¹⁷⁴. A pesar de la retórica del momento, y de los pertinentes gritos de ritual¹⁷⁵, la mayoría de los responsables de los recintos francos ansiaba una reactivación bajo la normativa específica del régimen franco y lo más cercana posible a los princi-

¹⁶⁷ Decret de 24/10/1936, Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya 27/10/1936, pp. 355-356.

¹⁶⁸ “[...] procede derogar el Decreto dictado por la Generalidad de Cataluña, con fecha 24 de octubre de 1936, restableciendo en toda su integridad el fuero de las Ordenanzas de Aduanas, compatible con el Reglamento del Depósito Franco de Barcelona en todo en cuanto se refiere al despacho de mercancías [...] sin perjuicio de que, una vez que las mercancías despachadas, previo pago de los correspondientes derechos, salgan del Depósito Franco, puedan tomar sobre su ulterior destino las medidas que estimen pertinentes no sólo la Generalidad de Cataluña, sino las demás autoridades”; CZFB, ACU de 04/09/1937. No obstante, esta intervención no se derogó hasta febrero de 1938; CZFB, ACU de 30/09/1937 y Decret de 07/02/1938, Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya 12/02/1938, p. 595.

¹⁶⁹ Si bien, desde el Consorcio se recordaba que “[...] aqueixa suspensió es demanada també pels industrials i comerciants que utilitzen els serveis del Dipòsit Franc, els quals volen limitar-se a complir les formalitats duaneres”; CZFB, ACU de 30/09/1937.

¹⁷⁰ “[...] referent a la intervenció de la Generalitat en les operacions de sortida de mercaderies del Dipòsit Franc, establerta per un Decret de la Conselleria de Finances del 24 d’octubre del 1936 [...], contraria a les característiques del règim franc [...] i si les necessitats dels abasteixements [sic] aconsellesin alguna intervenció, deuria establir-se fora del Dipòsit i per a les mercaderies ja despatxades per al consum nacional”; CZFB, ACU de 11/08/1937.

¹⁷¹ En Santander, un almacén del Depósito Franco fue requisado, tras la ocupación, por la Compañía Arrendataria de Tabacos. Si bien no se logró su devolución inmediata, el Consorcio consiguió que, a mediados de 1941, la Compañía satisficiera los cánones adeudados por almacenaje; CDFS, ACE de 23/12/1939 y CDFS, AP de 16/05/1941.

¹⁷² En Bilbao, el piso segundo del edificio de Uribitarte, incautado en julio de 1937, así como un Almacén de Santurce, aprehendido en mayo de 1939, no fueron devueltos al Consorcio hasta octubre y marzo de 1941, respectivamente; CDFBI, *Memoria de 1941*, Bilbao, 1941, pp. 11-12.

¹⁷³ Un vocal del nuevo Pleno barcelonés consideraba “[...] muy urgente la depuración de los funcionarios de la casa [...] deberían pedirse informes a Falange, a la Guardia Civil y a la Jefatura de Policía”; CZFB, AP de 22/03/1939 y CDFS, AP de 21/10/1937.

¹⁷⁴ En Santander, “Liberada la Provincia [...] se ha vuelto a hacer cargo el Consorcio con los mismos representantes que antes lo constituían y repuesto interinamente el personal que fue despedido y que es afecto al Glorioso Movimiento Nacional”; CDFS, AP de 21/10/1937.

¹⁷⁵ “Se acuerda que se dé por constituido el Consorcio y, una vez efectuado, se toma por aclamación el acuerdo de dirigir un telegrama de entusiasta adhesión al Generalísimo y otro de respetuoso saludo al Ministro de Hacienda”; CZFB, AP de 22/03/1939.

pios del liberalismo económico. De extracción liberal, compartían con el Gobierno de Burgos un anticomunismo militante, que derivó en rechazo de toda postura tomada por izquierdista, y el anhelo de garantizar el Orden social. Pero no compartían los planes de ordenación castrense de la economía, defendidos por ministros como Suanzes, y abominaban de los proyectos corporativistas de la pseudo-revolución pendiente de Falange¹⁷⁶. Se quería recobrar la actividad de Depósitos y Zonas recuperando los activos perdidos, por incautaciones¹⁷⁷ o por bombardeos¹⁷⁸, volviendo a iniciar las obras que hubieran quedado paradas¹⁷⁹ y animando tanto las operaciones comerciales¹⁸⁰ como industriales¹⁸¹.

Pero en esta tarea no encontraron sino obstáculos. El primero se debió a los efectos de la Guerra Civil. Las obras habían quedado interrumpidas en todos los recintos¹⁸² y en los que se intentó su prosecución, como en Barcelona¹⁸³, se fracasó¹⁸⁴. Mu-

¹⁷⁶ SAN ROMÁN LÓPEZ, Elena, *Ejército e industria. El nacimiento del INI*. Barcelona, 1999, pp. 87-88.

¹⁷⁷ En Barcelona, en el primer pleno celebrado por el nuevo Consorcio, tras acordar la investigación de responsabilidades políticas, se decidió reintegrar mercancías, instalaciones y explotaciones a sus legítimos propietarios; CDFS, AP de 22/03/1939.

¹⁷⁸ Fueron principalmente las instalaciones de la Zona Franca de Barcelona las más afectadas por los bombardeos habidos entre enero de 1938 y el mismo mes del año siguiente. Los desperfectos y el riesgo para materiales y personas obligaron a realizar varios traslados; los almacenes del Depósito se trasladaron del Muelle Bosch i Alsina a San Martí de Provençals; la factoría de Ford se trasladó a Vilafranca del Penedés. CZFB, ACU de 25/02/1938, CZFB, ACU de 10/03/1938, CZFB, ACU de 07/07/1938, “[...] actualment, es traslladen les mercaderies amb camions [...] El trasllat el fa Crèdit i Docks per compte dels depositants de totes les partides en que aquests no disposen de medis de transport; pero les que pertanyen a serveis com Abasteixements de Guerra i anàlegs els traslladen ells directament”; CZFB, ACU de 10/11/1938, “[...] es va procedir al referit trasllat de mercaderies dels tinglados 1 i 2 del Dipòsit Franc als Magatzems de l’Avinguda d’Icaria [...]”; CZFB, ACU o de 18/01/1939 y CZFB, AP de 24/04/1939.

¹⁷⁹ “[...] en cumplimiento del encargo que le confirió el Pleno [...] ha estado mirando, con los ingenieros, los planos y los proyectos referentes a las obras en vías de ejecución en la Zona Franca, y han trabajado intensamente y ha recogido muchos datos”; CZFB, AP de 01/05/1939.

¹⁸⁰ En Santander, en la primera reunión del Pleno tras la ocupación *nacional*, fueron “Solicitados datos para el almacenamiento de trigo en el Depósito Franco para su exportación por este puerto, se acuerda que se faculte todo lo posible dicha operación, que habrá de beneficiar el Crédito Nacional y los intereses generales del puerto”; CDFS, AP de 21/10/1937. En los meses siguientes se multiplicaron las solicitudes por parte de distintos operadores, entre los que se encontraba el nuevo titular de la santanderina Sociedad de Almacenes y Tránsitos; CDFS, AP de 20/04/1938 y CDFS, AP de 22/03/1939.

¹⁸¹ “Los talleres de montaje de automóviles de la ‘Ford Motor Ibérica’ y de la ‘General Motors Peninsular’, habilitados en régimen de Depósito Franco [...], han estado prácticamente inactivos, en lo que a sus peculiares operaciones se refiere, desde el mes de julio de 1936, y aún no se ha restablecido la normalidad en su funcionamiento”; CZFB, AP de 01/05/1939.

¹⁸² En Santander la construcción del muelle de Maliaño se suspendió; CZFB, AP de 27/12/1944. En Barcelona la adjudicataria de las obras del rompeolas se retiró y la del muelle de atraque no pudo iniciar los trabajos. Ambas se encontraron incomunicadas a causa de la guerra, en Asturias y Madrid, respectivamente; CZFB, ACU de 11/11/1936 y Decreto de 12/08/1937, Gaceta de la República 13/08/1937, pp. 608-609.

chas industrias cesaron en sus labores¹⁸⁵, otras desaparecieron, incluida General Motors¹⁸⁶, y algunas tuvieron que contribuir al esfuerzo bélico como Ford, dedicada a la fabricación de aviones¹⁸⁷. El propio ciclo bélico constituyó el segundo impedimento, que, fundamentalmente, condicionó la actividad comercial, si bien de una manera ambigua. Por una parte las requisas impidieron en algunos recintos una práctica normal, al menos desde el punto de vista del régimen franco¹⁸⁸. Pero por otra, mientras se consiguieran eludir los problemas provocados a la navegación¹⁸⁹, la contienda civil y la posterior guerra mundial se convirtieron en una gran oportunidad de negocio. El abastecimiento del mercado *nacional* y de los países beligerantes permitió el desarrollo del De-

¹⁸³ El Consorcio barcelonés, en su proyecto de hacer despegar la Zona Franca, acordó la realización del rompeolas mediante su adjudicación a una empresa catalana colectivizada, mientras intentaba construir el muelle de atraque por administración directa. “[...] considerando que en Cataluña se ha ido a la colectivización de todas las empresas [...] no hay lógica ni razón que aconseje el que en Barcelona actúe un contratista de obras que no tiene ni residencia en esta ciudad y mucho menos cuando en Barcelona existen empresas colectivizadas [...] que cuentan con una capacidad técnica, con utillaje y con fondos de reserva para llevar a cabo la realización de dichas obras”; CZFB, ACU de 11/11/1936, CZFB, ACU de 05/01/1937 y Decreto de 12/08/1937, Gaceta de la República 13/08/1937, art. 1 y 3.

¹⁸⁴ CZFB, AP de 22/03/1939.

¹⁸⁵ Entre otras, ya a finales de 1936, se encontraron en problemas los talleres de Pancorbo, Vidal i Broch y Bayó, dedicados a suministrar a Ford, o Magín Quer. “[...] entre les gestions fetes pels companys del Control Obrer del Consorci, s’han entrevistat amb els del Comitè de Crèdit i Docks, arrendatari dels serveis de explotació del Dipòsit Franc, tractant de la situació d’alguns usuaris que treballaven amb materials estrangers i que es troben que tenen paralitzat el negoci”; CZFB, ACU de 11/12/1936.

¹⁸⁶ General Motors dejó de trabajar prácticamente en julio de 1936. “[...] des d’el mes de juliol prop pasat no ha estat possible recaudar el cànon corresponent al contracte de explotació, en règim franc, dels tallers d’aquella empresa i que tampoc ha satisfet les despeses reintegrables de personal interventor de Duanes [...]”; CZFB, ACU de 04/03/1937. Tras no prosperar la negociación de la deuda contraída por la empresa con el Consorcio, se suspendió el funcionamiento en régimen franco a la multinacional, en diciembre de 1937. “[...] General Motors s’avindria a pagar integres els reintegres de despeses de intervenció i administració, pero en el cànon pretén una important rebaixa”; CZFB, ACU de 04/09/1937 y Decreto de 16/12/1937, Gaceta de la República de 21/12/1937, p. 1336. “[...] han tingut èxit les gestions portades a terme amb la dita entitat per a cancel·lar els deutes pendents, mitjançant el pagament total de les partides de despeses de intervenció i una rebaixa d’un terç en les de cànon”; CZFB, ACU de 21/12/1937.

¹⁸⁷ CZFB, ACU de 07/10/1936. “Los talleres de montaje de automóviles de la Ford siguieron funcionando en régimen de Depósito Franco, aunque prácticamente no realizaron sus operaciones normalmente, sino que estuvieron dedicados a trabajar para la aviación”; CZFB, AP de 24/04/1939.

¹⁸⁸ Lo que no impide que las incautaciones se convirtieran en terreno abonado para el enriquecimiento de algunos.

¹⁸⁹ “Dificultades de carácter internacional para la navegación y la falta circunstancial de vagones para el transporte de mercancías en tránsito (tráfico éste que [...] sigue siendo el de mayor importancia) han contribuido a limitar la cifra del movimiento en el ejercicio actual”; CDFBI, *Memoria de 1942*, Bilbao, 1942, p. 6.

pósito Franco de Vigo¹⁹⁰ y la reactivación de algunos recintos en la inmediata posguerra civil como Bilbao¹⁹¹ o Barcelona¹⁹².

El tercer obstáculo, la actitud del nuevo régimen, fue el más determinante. A finales de los años treinta, acabada la guerra, gran parte de las nuevas autoridades desconocían las funciones de la institución o su propia existencia¹⁹³. Inicialmente, los recintos francos volvieron a ser dirigidos por los mismos administradores de preguerra¹⁹⁴. Pero, desde el cese del conflicto hasta mediados de los años cuarenta, el Gobierno y el Ministerio de Hacienda se preocuparon por introducir personal afecto en los distintos Consorcios. Esas designaciones se distribuyeron por todo el escalafón, desde los Alcaldes de los Ayuntamientos *nacionales*, que eran Presidentes de la entidad concesionaria local, hasta los Delegados del Estado¹⁹⁵ o la Intervención de Aduanas, compuesta por una nueva generación de Vistas¹⁹⁶. Unos y otros se encargaron de transmitir las direc-

¹⁹⁰ COCIN DE VIGO, *Memoria comercial de 1944*, Vigo, 1945, p. 29 y COCIN DE VIGO, *Memoria de 1946*, Vigo, 1947, p. 27.

¹⁹¹ “No obstante las críticas circunstancias en que viene desenvolviéndose el comercio exterior, el régimen peculiar de este organismo [...] y sus magníficas instalaciones [...] han culminado en el brillante resultado que arroja el ejercicio de 1940”; CDFBI, *Memoria de 1940*, Bilbao, 1940, p. 6. “[...] la gran importancia del tráfico de mercancías en tránsito registrado durante el año [1941], hasta el límite de capacidad de nuestras instalaciones [...]”; CDFBI, *Memoria de 1941*, Bilbao, 1941, p. 7. “[...] muchas de las mercancías almacenadas [...] ocupan superficies proporcionalmente mucho mayores [...] el conjunto del movimiento ha estado prácticamente limitado por la capacidad de nuestras instalaciones, que han resultado insuficientes”; CDFBI, *Memoria de 1942*, Bilbao, 1942, p. 6.

¹⁹² CZFB, *Memoria de 1939-1944*, Barcelona, 1945, pp. 17 y 31.

¹⁹³ En Barcelona, a comienzos de 1939, Manuel Larraz, un quintacolumnista que terminó convertido en Secretario General interino del Consorcio relató como “A la entrada de los Nacionales, me enteré de que estaba el Alcalde en Barcelona y me trasladé al Ayuntamiento para presentarme al mismo [...] un Capitán del Ejército de Ocupación [...] le manifesté que era el asesor del Consorcio y que, como tal, me presentaba a él, y tras ligera explicación de lo que era éste, me ordenó me hiciera cargo del mismo y procediera a su recuperación”; CZFB, AP de 22/03/1939, la cursiva es mía. Meses después, un vocal del Pleno del Consorcio barcelonés confesaba que “los que estamos aquí, en su inmensa mayoría, hemos entrado en esta Corporación sin conocer a fondo la finalidad a que está destinada, incluso algunos iban llevados de unos prejuicios de si las obras tenían razón de ser o no”; CZFB, AP de 17/05/1939.

¹⁹⁴ CDFS, AP de 21/10/1937, CDFS, AP de 20/04/1938, CZFB, AP de 22/03/1939, CZFB, AP de 24/04/1939 y CDFBI, *Memoria de 1940*, Bilbao, 1940.

¹⁹⁵ Llegado desde Madrid a Barcelona, Luís Martínez de Galinsoga fue nombrado director de La Vanguardia y Delegado del Estado en la Zona Franca; Decreto de 25/05/1939, Boletín Oficial del Estado 27/05/1939, p. 3961 y CZFB, AP de 22/06/1939. Además del Administrador de la Aduana, vocal nato del pleno, unas semanas después fueron también designados los tres vocales en representación del Ministerio de Hacienda; Decreto de 19/07/1939, Boletín Oficial del Estado 21/07/1939, p. 3961.

¹⁹⁶ Terminada la guerra, con objeto de completar vacantes y de sustituir al personal depurado, el Estado organizó varias oposiciones dando entrada a nuevas promociones de funcionarios, en concreto del personal de Aduanas. Entre ellos no faltaban excombatientes ni camisas azules. Relativamente jóvenes, iban a ocupar el centro de la Administración durante décadas, durante el resto de su vida activa. En cuanto a su preparación técnica, el Pleno del Consorcio bilbaíno no tuvo reparo en admitir que “Con motivo de la aprobación de las nuevas plantillas del Cuerpo Pericial de Aduanas y de la fuerte corrida de escalas que afectará especialmente a las últimas categorías del Cuerpo, con la consiguiente disminución de la capaci-

trices de la superioridad y de garantizar la anuencia de estas instituciones a la nueva orientación económica.

7.5 EL NUEVO ORDEN Y LA PARALIZACIÓN DEL RÉGIMEN FRANCO

Esta nueva orientación política y económica afectó a los recintos francos en todos sus aspectos. En primer lugar, quedó paralizada la ejecución de las infraestructuras que los distintos Consorcios tenían planeados o iniciados antes de la guerra. No fue sólo que tanto el Estado como los concesionarios carecieran de recursos¹⁹⁷. Fundamentalmente, hubo un cambio de actitud en la Administración. Mientras las devoluciones de activos requisados se demoraban, la postura del Ministerio de Obras Públicas se tornó abiertamente hostil frente al de Hacienda. En Santander, por ejemplo, las obras del muelle de Maliaño fueron reemprendidas en 1944 por la Junta de Obras del Puerto¹⁹⁸ a pesar de ser un espacio reservado desde 1920 al Depósito Franco¹⁹⁹. Éste quedó aislado del atraque y de la primera línea de tinglados que, en principio, le estaba destinada y sin que sus quejas fueran atendidas²⁰⁰. En 1940, esta misma Junta de Obras había sido también responsable de frustrar el proyecto de la Sociedad de Almacenes y Tránsitos²⁰¹ para el arriendo y organización de las operaciones portuarias del Depósito²⁰². El Consorcio del Depósito cántabro terminó dirigiéndose a la Junta del Puerto para preguntarle “[...] si a juicio de ella considera conveniente y necesario para los intereses de nuestro

tación práctica de este personal [...] se aceptó, en interés de la buena marcha de los servicios del Depósito Franco, el aumento de categoría de las plazas de Vista Sub-Interventor y Vista de nuestras instalaciones de Santurce y Uribitarte”; CDFBI, *Memoria de 1946*, Bilbao, 1946, p. 17. Cfr. TOBOSO SÁNCHEZ, Pilar, “La fragmentación corporativa de la inspección fiscal en el franquismo”, en PAN- MONTJO, Juan (coord.), *Los Inspectores de Hacienda: una mirada histórica*, Madrid, 2007, p. 60.

¹⁹⁷ A lo que había que añadir la escasez de cemento, de otros materiales y de maquinaria; CZFB, *Memoria de 1939-1944*, Barcelona, 1945, pp. 35 y ss.

¹⁹⁸ “[...] los terrenos situados delante de los almacenes del Depósito Franco, sobre marismas que habían sido entregadas al Consorcio, en las cuales la Junta de Obras del Puerto está edificando”; CDFS, AP de 27/12/1944.

¹⁹⁹ Ley de 11/05/1920, Gaceta de Madrid 12/05/1920, art. 3.

²⁰⁰ CDFS, AP de 25/09/1945.

²⁰¹ La Junta de Obras informó negativamente a la Dirección General de Puertos y ésta se negó a convenir cualquier acuerdo con el Consorcio santanderino sobre la cesión del uso de los muelles; CDFS, AP de 18/05/1940.

²⁰² Dicho proyecto era heredero del iniciado a comienzos de 1931 por Emilio Botín; CDFS, AP de 22/03/1939.

puerto y los generales económicos de nuestra provincia la existencia del Depósito Franco²⁰³.

En segundo lugar, el comercio continuó sujeto a fuertes restricciones, tanto de divisas como de mercancías, pero con una clara distinción respecto de la etapa anterior. Durante la República, el control de cambios y los contingentes habían tenido un significativo componente bilateral. Pero tras la guerra ese ánimo desapareció, bien por hacer de la necesidad virtud bien por convencimiento de las bondades de la autarquía²⁰⁴. Las compras al extranjero dependían de la más escrupulosa justificación de que el artículo demandado no fuera sustituible por la oferta *nacional*²⁰⁵. En este contexto no fue extraño el cambio de actitud ante el régimen franco por parte del Ministerio de Industria y Comercio, departamento del que había pasado a depender la política arancelaria²⁰⁶. Más incomprensible resultó el cambio de actitud de la Dirección General de Aduanas, cuyos funcionarios aplicaron de manera estricta las nuevas medidas de política económica. Incluso llegaron al extremo de contravenir la normativa vigente de los recintos francos. El régimen de intervención propia del Depósito Franco fue suspendido, al estar las mercancías sometidas bien a control bien a prohibición²⁰⁷. El propio reglamento de Depósitos y Zonas Francas contemplaba esta posibilidad, pero había sido diseñado en un contexto de libre comercio para atender proscripciones temporales o controles puntuales sobre algunas mercancías²⁰⁸.

Así, en junio de 1941, la puntualización genérica y el resto de ventajas procedimentales alcanzadas por el régimen franco fueron proscritas²⁰⁹. No bastando esas medi-

²⁰³ CDFS, AP de 27/12/1944.

²⁰⁴ La provisión de moneda extranjera se vio sometida a nuevos requisitos, como la previa entrega por parte del importador de las divisas que luego tenía que solicitar; Orden de 15/06/1938, Boletín Oficial del Estado 16/06/1938, art. 12-14, Ley de 25/08/1939, Boletín Oficial del Estado 27/08/1939 art. 7 y 20, y Decreto de 24/11/1939, Boletín Oficial del Estado 10/12/1939, pp. 6934-6935.

²⁰⁵ Orden de 20/03/1944, Boletín Oficial del Estado 24/03/1944, art. 5-6.

²⁰⁶ Acabada la guerra, las solicitudes referentes a la Admisión Temporal de la hoja de lata así como la confección del Registro Oficial de Importadores, que siempre habían *pertenecido* a la Dirección General de Aduanas, pasaron a ser competencia de la Dirección General de Comercio y Política Arancelaria, dependiente del Ministerio de Industria y Comercio; Aviso de 04/01/1940, Boletín Oficial del Estado 10/01/1940, p. 225 y Anuncio de 19/01/1940, Boletín Oficial del Estado 18/02/1940, p. 1238.

²⁰⁷ “Si se considera que hoy en día no hay mercancía que no esté sujeta al régimen de licencia de importación, se comprobará que las facilidades otorgadas [...] han desaparecido en absoluto”; LEÓN DE CARRANZA, José y OCHOA BENJUMEA, José, *El problema... op. Cit.*, p. 27.

²⁰⁸ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 81, 103, 104 y 154.

²⁰⁹ “[...] todas las mercancías que en lo sucesivo se introduzcan en los Depósitos Francos queden sometidas al cumplimiento de las formalidades que para el régimen general ordinario de entrada en los mismos

das, se impusieron al movimiento de los Depósitos mayores requisitos administrativos²¹⁰, quedando incluso en desventaja frente al tráfico efectuado en régimen común²¹¹. Puesto que “[...] esta determinación y otras anteriores, que si bien las suponemos circunstanciales, pueden ser de excepcional gravedad para el desenvolvimiento de estos organismos”²¹², no tardaron los Consorcios en reclamar la aplicación de normativa específica de los recintos francos²¹³. Al no prosperar esta petición, se instó a revisar las Ordenanzas de Aduanas²¹⁴ o, incluso, a reformar el Reglamento de 1930 ya en la década de 1950²¹⁵. Éste fue el último intento por recuperar las ventajas perdidas y por tratar de preservar el régimen franco de la política económica de la dictadura.

La actividad industrial en las Zonas Francas fue la tercera víctima de esa orientación del Nuevo Estado, cuya intervención no perseguía tanto defender y fomentar como controlar²¹⁶. La normativa referente al establecimiento, ampliación y traslado de

señalan el citado Reglamento y las Ordenanzas de Aduanas”; Orden de 24/06/1941, Boletín Oficial del Estado 29/06/1941, p. 4787, cita en art. 2.

²¹⁰ “[...] por las especiales circunstancias actuales, olvido o desconocimiento, diversas autoridades tanto civiles como militares han venido dando en estos últimos años algunas órdenes de retención de mercancías, requisas, necesidad de previas autorizaciones, etc., en contraposición con las disposiciones legales que regulan y garantizan las mercancías situadas en Depósito Franco”; CDFBI, *Memoria de 1941*, Bilbao, 1941, p. 10, la cursiva es mía.

²¹¹ “[...] se presentaron los dos primeros casos de 250 toneladas de corcho y 1.800 toneladas de vino en bocoyes de Portugal con destino a Suiza, que descargaron en terrenos del muelle de Santurce [...] sin utilizar el Depósito Franco, porque fuera de éste podía efectuarse la exportación [...] con mayor rapidez y libertad al no precisarse la previa autorización de la Dirección General de Aduanas [...] en tanto que en los Depósitos Francos se precisaba ahora de hecho dicha previa autorización para todas las mercancías y para cualquier operación que no se al de despacho a consumo por su misma Aduana”; CDFBI, *Memoria de 1942*, Bilbao, 1942, p. 9.

²¹² CDFBI, *Memoria de 1942*, Bilbao, 1942, p. 9.

²¹³ Ya en 1941 el Consorcio del Depósito Franco de Bilbao solicitó al Ministerio de Hacienda “[...] que fueran recordadas de manera oficial las normas que rigen el funcionamiento de estos organismos y la necesidad de que nadie, salvo el Gobierno, pueda arrogarse atribuciones que a él solo competen”; CDFBI, *Memoria de 1941*, Bilbao, 1941, p. 10.

²¹⁴ La gerencia del recinto bilbaíno, muy activa en esos años, sugirió en 1945 que, aun dentro del régimen ordinario, se sustituyera “[...] por actuaciones administrativas la aplicación del artículo 212 [...] a fin de facilitar el desenvolvimiento del actual tráfico marítimo con la posible suspensión de trámites y justificaciones documentales”; CDFBI, *Memoria de 1945*, Bilbao, 1945, p. 15.

²¹⁵ “[...] bajo una apariencia de libertad, que conviene y debe ser congénita con una Zona Franca, la que se apunta en la legislación contenida en el actual Reglamento de Puertos, Zonas y Depósitos Francos es desvirtuada en el mismo texto tan pronto como es anunciada, lo que puede ser la causa del fracaso de una explotación que ya de por sí se hace difícil [...] nos limitaremos por lo tanto a señalar algunos aspectos que de por sí ya son suficiente para considerar la necesidad de reformarlo [el Reglamento] a fondo si se quiere que las Zonas Francas puedan llegar a tener vida y eficacia”; LEÓN DE CARRANZA, José y OCHOA BENJUMEA, José, *El problema... op. Cit.*, pp. 25-26.

²¹⁶ Ley de 24/10/1939, Boletín Oficial del Estado 25/10/1939, art. 1-5, Ley de 24/11/1939, Boletín Oficial del Estado 15/12/1939, art. 4-16, Ley de 25/09/1941, Boletín Oficial del Estado 30/09/1941, pp. 7516-7519 y SAN ROMÁN LÓPEZ, Elena, *Ejército... op. Cit.*, pp. 78-83.

empresas sometía a un férreo control tanto la producción como a los productores, y la libre concurrencia interna quedó virtualmente abolida al restringir el acceso de nuevos competidores²¹⁷. Esto afectó de forma drástica a los recintos francos donde casi todas las empresas eran instalaciones *ex novo*. O lo debían haber sido. A mediados de 1941 se autorizó el establecimiento de una fábrica de perfumes y jabones en el Depósito Franco de Santander, a favor de La Rosario²¹⁸. Esta disposición incluía tres novedades, cuando menos, sorprendentes. Primero, restringía la actividad de la empresa a la exportación, excluyendo toda posibilidad de introducción al Territorio Aduanero²¹⁹. Segundo, señalaba que, aunque esas operaciones no estaban permitidas, el *interés nacional* aconsejaba su aprobación²²⁰. Tercero, el recinto cántabro estaba afectado por unas limitaciones impuestas en la Ley de 1929 en su Base tercera²²¹. Pero ni estas restricciones existían²²² ni las operaciones antedichas requerían una autorización específica, estando presentes tanto en el Reglamento de 1930²²³ como en la concesión original del Depósito de Cádiz de 1914²²⁴. Además, en la normativa del régimen franco, las mercancías salidas de un recinto podían ser despachadas a cualquier destino, siempre que se cumplieran las formalidades aduaneras previstas²²⁵. En todo caso, las dificultades económicas impidieron la instalación efectiva de la empresa en el Depósito Franco²²⁶.

²¹⁷ Decreto de 08/09/1939, Boletín Oficial del Estado 17/09/1939, pp. 5162-5164 y Orden de 12/09/1939, Boletín Oficial del Estado 23/09/1939, pp. 5279-5281.

²¹⁸ Rafael Bezanilla, Director-Gerente de La Rosario, S. A., planeaba funcionar dentro del régimen franco para salvar las dificultades que las restricciones comerciales estaban imponiendo sobre la provisión exterior de materias primas. “[...] al reanudar esta industria sus trabajos [...] se ha visto en la necesidad de abandonar aquel mercado exterior [Latinoamérica], ya muy debilitado en los últimos años por la obligada restricción de las importaciones de algunas materias que no se pueden producir en España y que al importarse [...] resultan a unos precios inadecuados para la competencia exterior [...]”; Orden de 10/12/1940, Boletín Oficial del Estado 19/12/1940, p. 8682 y Orden de 20/06/1941, Boletín Oficial del Estado 03/07/1941, pp. 4936-4937.

²¹⁹ “Que los productos que en dicha instalación se elaboren no podrán tener otro destino que el de su exportación, lo mismo que las primeras materias que para aquella colaboración se introduzcan u obtengan, si son de origen extranjero”; Orden de 20/06/1941, Boletín Oficial del Estado 03/07/1941, art. 2.

²²⁰ “[...] las [operaciones] de extracción de la copra y de semillas oleaginosas, aunque no están permitidas de un modo general por el apartado h) del citado artículo 28, cabría autorizarlas por la conveniencia de fomentar una fabricación y unas exportaciones que redundarían en beneficio de la economía nacional”; Orden de 20/06/1941, Boletín Oficial del Estado 03/07/1941, p. 4936.

²²¹ Orden de 20/06/1941, Boletín Oficial del Estado 03/07/1941, p. 4936.

²²² Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 3ª, p. 1531.

²²³ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 28, p. 688.

²²⁴ Real Orden de 22/10/1914, Gaceta de Madrid de 25/10/1914, art. 4, p. 214.

²²⁵ Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 13ª y Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 35-50.

²²⁶ A comienzos de 1942 se reunió el Consorcio con Rafael Bezanilla, “[...] iniciándose las conversaciones para fijar las condiciones de arriendo [...] pero las circunstancias internacionales cortaron tales ges-

Tal vez se intentara paliar la casi destrucción de la capital cántabra por el incendio de febrero de 1941²²⁷, o puede que fuera la última muestra de liberalismo que la Dirección General de Aduanas iba a ser capaz de dar en mucho tiempo. En todo caso, el establecimiento de La Rosario en Santander fue la única autorización concedida tras la Guerra Civil. En 1940, la Sociedad Española Importadora de Automóviles que, en principio, desde 1936 era beneficiaria del régimen de bonificaciones arancelarias²²⁸, fue adscrita al régimen de Depósito Franco²²⁹. Pero el funcionamiento de esta empresa, situada en el barrio bilbaíno de Zorrotza, no fue regulado dentro del Depósito Franco de Bilbao²³⁰, quedando al margen tanto de su gestión como de su Intervención²³¹. Esta anomalía impedía que esta empresa actuase efectivamente en régimen franco. Las quejas del Consorcio vizcaíno fueron desoídas²³². En esas mismas fechas, ante las dificultades económicas, los obstáculos impuestos al comercio exterior y las crecientes trabas a las que eran sometidos los recintos francos²³³, el Consorcio barcelonés y Magín Quer consiguieron que la fábrica de pastas para sopa de este último dejara de operar en la Zona Franca²³⁴. Con esta decisión la empresa, al menos, se aseguraba poder acceder al

tiones, quedando todo en suspenso en espera de los nuevos rumbos que tome la política internacional”; CDFS, AP de 28/04/1942. Tres años más tarde aún se intentaba poner en marcha el proyecto; CDFS, AP de 25/09/1945.

²²⁷ RODRÍGUEZ LLERA, Ramón, *La reconstrucción urbana de Santander*, Santander, 1980 y CASA-DO SOTO, José Luís, *El Depósito Franco y el puerto de Santander. 75 aniversario, 1923-1998*, Santander, 1998, pp. 45-47.

²²⁸ Decreto de 08/04/1936, Gaceta de Madrid de 10/04/1936, pp. 297-299.

²²⁹ Orden de 05/04/1940, Boletín Oficial del Estado 29/04/1940, pp. 2920-2921.

²³⁰ La empresa había sido adscrita al régimen franco porque el sistema de bonificación arancelaria se podía disfrutar en cualquier régimen aduanero; Decreto de 03/07/1931, Gaceta de Madrid 04/07/1931, art. 2, Decreto de 10/12/1931, Gaceta de Madrid 15/12/1931, art. 7 y Orden de 05/04/1940, Boletín Oficial del Estado 29/04/1940, art. 1. Incluso, esta última disposición preveía que la Dirección General de Aduanas “[...] dicte las normas e instrucciones pertinentes en cuanto al ordenamiento y práctica de los servicios de intervención y fiscalización [...]”, olvidando que en ese puerto ya existía un régimen franco plenamente operativo, con su propia Intervención; Orden de 05/04/1940, Boletín Oficial del Estado 29/04/1940, art. 2.

²³¹ CDFBI, *Memoria de 1940*, Bilbao, 1940, p. 10.

²³² La Dirección General de Aduanas contestó “[...] denegando [...] la aclaración solicitada por este Depósito Franco [...] de que la autorización concedida a la fábrica que posee en Zorroza para funcionar en régimen de Depósito Franco, se entienda como dependiente de la concesión, intervención y función del Depósito Franco de Bilbao”; CDFBI, *Memoria de 1940*, Bilbao, 1940, p. 10.

²³³ En su instancia, Magín Quer aducía que “[...] en la actualidad se encuentra la instalación paralizada por la imposibilidad de proveerse en el extranjero de las materias primas necesarias, tanto por las circunstancias actuales como por la dificultad para obtener divisas para adquirirlas [...]”; Orden de 05/04/1940, Boletín Oficial del Estado 12/04/1940, p. 2490. Lo que el solicitante no aclaraba era si esos apuros se debían a la situación internacional o a las medidas de política económica adoptadas por la dictadura.

²³⁴ En un primero momento Magín Quer obtuvo una cancelación transitoria del régimen franco. Dos años más tarde le fue concedida otra prórroga por igual plazo aunque en esa ocasión, de facto, se convirtió en

mercado de consumo interior, posibilidad que ya no estaba asegurada desde el recinto franco²³⁵. Esos apuros económicos y obstáculos administrativos también impidieron que Manuel Lamiz llevase a cabo su proyecto de establecer una industria de papel de fumar en el Depósito Franco de Santander²³⁶.

La nueva actitud de la Superioridad con respecto a los recintos francos queda mejor retratada en dos negativas que el Depósito de Bilbao cosechó a mediados de la década de 1940. En enero de 1946 se desestimó²³⁷ la solicitud que unos meses antes había realizado Perfumerías Reunidas S. A. para establecer en el recinto vizcaíno una actividad idéntica a la autorizada en Santander en 1941²³⁸. Para justificar este rechazo, Aduanas empleó un argumento que, en los años siguientes, iba a articular el eje ideológico de toda oposición a las franquicias arancelarias. Primero, se hacía inventario de las impugnaciones llegadas al departamento²³⁹. Segundo, España ya tenía capacidad suficiente para abastecerse a sí misma y para exportar²⁴⁰. Tercero, sólo las circunstancias que el país atravesaba en esos momentos, debidas exclusivamente a factores exógenos, impedían desarrollar todo ese potencial, que sería alcanzado al desaparecer aquellos²⁴¹. Cuarto, puesto que el fin exclusivo de la actividad en régimen franco era la exportación,

una suspensión indefinida; Orden de 05/04/1940, Boletín Oficial del Estado 12/04/1940, pp. 2490-2491 y Orden de 08/05/1942, Boletín Oficial del Estado 18/05/1942, p. 3490.

²³⁵ La redacción es un tanto confusa: “[...] subsisten las mismas circunstancias anormales que determinaron la referida suspensión y que han impedido la práctica de operaciones que, caso de que pudieran realizarse, habrían de tener por único objeto atender el mercado interior”; Orden de 08/05/1942, Boletín Oficial del Estado 18/05/1942, p. 3490.

²³⁶ CDFS, AP de 28/04/1942.

²³⁷ Orden de 25/01/1946, Boletín Oficial del Estado 01/02/1946, p. 913.

²³⁸ Técnicamente, la operación a realizar era la de extracción de aceite de copra y de otras semillas oleaginosas. Se pensaba destinar los jabones y perfumes obtenidos a la exportación, “[...] particularmente a las naciones hispanoamericanas [...]”; Orden de 02/11/1945, Boletín Oficial del Estado 10/11/1945, p. 2898. El Consorcio bilbaíno sostenía que “[...] previos los trámites legales que ya ha dispuesto para dejar a salvo los intereses de terceros [...], podría favorecer la intensificación de nuestras relaciones comerciales internacionales al facilitar la llegada de los productos españoles a los mercados extranjeros”; CDFBI, *Memoria de 1945*, Bilbao, 1945, p. 15.

²³⁹ “[...] han formulado reclamaciones desfavorables [...] veinte entidades de carácter industrial [...]”; Orden de 25/01/1946, Boletín Oficial del Estado 01/02/1946, p. 913. La entidad concesionaria del recinto de Bilbao intentó denunciar “que la Dirección General de Aduanas había basado “[...] su negativa en la oposición presentada por los industriales dedicados en España a esta fabricación”; CDFBI, *Memoria de 1946*, Bilbao, 1946, p. 11.

²⁴⁰ “[...] en España existe suficiente número de industrias dedicadas a la fabricación de perfumería y jabonería fina para abastecer no sólo el mercado nacional sino también para dedicarse a la exportación [...]”; Orden de 25/01/1946, Boletín Oficial del Estado 01/02/1946, p. 913.

²⁴¹ “[...] aunque en la actualidad no se alcance el total rendimiento en razón a la anormalidad de las actuales circunstancias que obligan a reducir [...] la provisión de las materias primas [...]”; Orden de 25/01/1946, Boletín Oficial del Estado 01/02/1946, p. 913.

la concesión solicitada constituía un privilegio injustificable que no reportaría ningún beneficio general²⁴². Unos meses después se solicitó instalar una fábrica de embutidos para el abastecimiento de la navegación de altura²⁴³. Se planeaba utilizar carnes y grasas nacionales, así como condimentos, envases y maquinaria de origen extranjero para tratar de paliar la falta de competitividad internacional de la producción española²⁴⁴. La negativa a este proyecto se basó en los mismos motivos que en la ocasión anterior²⁴⁵. Pero además, en este caso se añadió una nueva consideración, basada en un defecto de forma²⁴⁶, que se iba a convertir en un recurso habitual de la Administración contra las solicitudes de los recintos francos... y que fue brindada por el Consorcio gaditano²⁴⁷.

No están claras las causas de este rechazo a las propuestas que llegaban desde el Depósito Franco de Bilbao, aun más evidente que el dispensado a los proyectos y realizaciones de otros recintos. No es probable que su ubicación en una de las *provincias traidoras* granjeara a este Depósito una cierta animadversión por parte de las autoridades²⁴⁸. Pero por una parte, los recintos de Barcelona y Santander también se hallaban en

²⁴² “[...] causaría un sensible perjuicio a la industria ya establecida, sin reportar ningún beneficio a la economía nacional [...]”; Orden de 25/01/1946, Boletín Oficial del Estado 01/02/1946, p. 913.

²⁴³ “[...] el aprovisionamiento de los buques nacionales y extranjeros que arriban a este puerto [...] para realizar las navegaciones de gran cabotaje y altura, poniendo término [...] a la anomalía de que tengan que adquirirlos [los suministros] en otros puertos extranjeros [...]”; Orden de 15/11/1946, Boletín Oficial del Estado 19/11/1946, p. 8325. CDFBI, *Memoria de 1946*, Bilbao, 1946, p. 11.

²⁴⁴ “[...] tanto porque la capacidad de producción de éstos [los industriales españoles] no es suficiente para atender las demandas del mercado interior, como porque los precios a los que resultan los embutidos exceden sensiblemente de los que rigen en otros países [...] la exportación de embutidos apenas cuenta en nuestro comercio exterior [...]”; Orden de 15/11/1946, Boletín Oficial del Estado 19/11/1946, p. 8325.

²⁴⁵ Orden de 17/01/1947, Boletín Oficial del Estado 24/01/1947, pp. 546-547. El Consorcio bilbaíno señaló que el Ministerio de Hacienda “[...] ha basado su negativa considerando el asunto desde [...] la conveniencia de la concesión en relación con los beneficios o perjuicios que de la misma pudieran derivarse para la economía nacional y el Tesoro Público”; CDFBI, *Memoria de 1947*, Bilbao, 1947, p. 8.

²⁴⁶ El solicitante pretendía establecer “[...] en Santurce una fábrica con destino a la elaboración de embutidos [...]”, pero “[...] legalmente hoy sólo pueden establecerse esas industrias en una Zona Franca, de cuyo beneficio no participa el puerto de Bilbao”; Orden de 15/11/1946, Boletín Oficial del Estado 19/11/1946, p. 8325 y Orden de 17/01/1947, Boletín Oficial del Estado 24/01/1947, p. 547.

²⁴⁷ “Con motivo de haberse publicado [...] instancia en solicitud de autorización para proceder en un Depósito Franco a la instalación de una fábrica para transformaciones de carácter industrial, este Consorcio se creyó obligado [...] a fijar su criterio sobre el particular, acudiendo a la información pública [...] por estimar que en esas instancias tratan de apropiarse los peticionarios toda la legislación específica de Zonas Francas a su favor y a favor de un simple Depósito Franco”; CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE CÁDIZ, *Memoria correspondiente al año 1946*, Cádiz, 1946, p. 23. Orden de 17/01/1947, Boletín Oficial del Estado 24/01/1947, pp. 546-547.

²⁴⁸ Sobre la situación económica del País Vasco en la posguerra civil y los efectos de la dictadura sobre ella, ver VALDALISO GAGO, Jesús María, “Nacimiento y desarrollo de la industria naval del hierro y el acero en el País Vasco: el caso de Vizcaya (c. 1889-1979)”, en *Itsas Memoria: Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 2, San Sebastián, 1998, pp. 315-316, VALDALISO GAGO, Jesús María, “Entre el mercado y el Estado: la marina mercante y el transporte marítimo en España en los siglos XIX

territorios que, en julio de 1936, habían quedado en el bando *inadecuado*. Por otra, es casi imposible que los miembros del Consorcio, entre los que se encontraban el director gerente Miguel de Saralegui²⁴⁹ o el Conde de Ruiseñada²⁵⁰, pudieran considerarse o ser considerados parte de los *vencidos*²⁵¹. Tal vez esas desestimaciones, sancionadas a mediados de los años cuarenta, estuvieran provocadas por las condiciones de la inmediata posguerra mundial y la pérdida de las potencias del eje como socios comerciales... o puede que en las negativas de Hacienda y en la oposición de Cádiz estuviera oculta una lucha por la concesión de la tercera Zona Franca²⁵².

7.6 LA CONCESIÓN A VIGO DE LA ZONA FRANCA DEL NORTE

Entre 1946 y 1948 los recintos francos se terminaron de configurar a las reglas de juego económicas y políticas impuestas por la dictadura. Las características que aquellos presentaban a finales de esa década iban a perdurar durante los siguientes cuarenta años, hasta que la adhesión a las Comunidades Europeas obligó a un cambio radical en los principios, en la normativa y en las prácticas de las instituciones aduaneras. En la primera de esas fechas, el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona procedió a renovar el arrendamiento de la explotación del Depósito, cercano a expirar²⁵³. A pesar

y XX”, en *TST: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 1, 2001, pp. 63-65 y FERNÁNDEZ DE PINEDO FERNÁNDEZ, Emiliano, “Desarrollo, crisis y reconversión de la siderurgia española a través de una empresa vizcaína, AHV (1929-1996)”, en *Ekonomiaz*, nº 54, 2003, pp. 30-36

²⁴⁹ Nombrado en enero de 1922, aún seguía siendo director gerente tras la guerra; CDFBI, *Memoria del primer semestre de 1922*, Bilbao, 1922, p. 4 y CDFBI, *Memoria de 1940*, Bilbao, 1940.

²⁵⁰ Juan Claudio Güell y Churrua, Conde de Ruiseñada, era el solicitante que estaba detrás de la iniciativa de la fábrica de embutidos; Orden de 15/11/1946, Boletín Oficial del Estado 19/11/1946, p. 8325.

²⁵¹ Sobre las consecuencias que tuvo la victoria fascista para con la burguesía vasca y sus negocios, ver DÍAZ MORLÁN, Pablo, *Los Ybarra. Una dinastía de empresarios, 1801-2001*, Madrid, 2002, pp. 267-271 y VALDALISO GAGO, Jesús María, “Grupos empresariales, marco institucional y desarrollo económico en España en el siglo XX: los negocios de la familia Aznar (c. 1837-c. 1983)”, en *Revista de Historia Económica*, vol. XX, nº 3, 2002, pp. 590-592.

²⁵² “[...] sería facilísimo convertir paulatinamente todos los Depósitos Francos en Zonas, ya que aquellos son en número ilimitado [sic], y barrenar toda la legislación específica de Zonas Francas [...] única ventaja que las hace útiles y defendibles en el terreno económico y comercial”; CZFC, *Memoria... op. Cit.*, 1946, p. 24.

²⁵³ El Consorcio barcelonés y Crédito & Docks habían formalizado dos escrituras de arriendo; una primera en 1920, extinguida en julio de 1931, y otra a comienzos de 1933. Esta última, aprobada por un plazo de cinco años, prorrogable por otros cinco, o bien hasta que se constituyera la Zona Franca, había sido extendida hasta julio de 1946. Real Orden de 09/02/1920, Gaceta de Madrid 19/02/1920, Real Orden de 20/08/1920. Gaceta de Madrid 25/08/1920, Orden de 06/04/1932, Gaceta de Madrid 15/04/1932, Orden de 25/01/1933, Gaceta de Madrid 04/02/1933 y CRÉDITO Y DOCKS DE BARCELONA, *Memoria leída en la Junta General de Accionistas celebrada el 26 de marzo de 1946*, Barcelona, 1946, p. 11.

de las esperanzas iniciales de Crédito & Docks²⁵⁴, el concurso fue adjudicado al Banco Español de Crédito a través de su filial CEOSA, acrónimo de Contratación de Empréstitos, Obras y Servicios, S. A²⁵⁵. Según la entidad concesionaria esta oferta superaba ampliamente la del anterior arrendatario²⁵⁶. Éste protestó, señalando que su competidora no cumplía las bases del concurso, que eran las mismas que regían en la escritura de arriendo vigente²⁵⁷. Aun más, tampoco su oferta de servicios, locales y tarifas superaba a la de Crédito y Docks²⁵⁸. Pero de nada sirvieron las quejas de esta entidad, quedando la explotación del Depósito Franco barcelonés en manos de CEOSA²⁵⁹.

Tabla 7.10 Movimiento comercial del Depósito Franco de Bilbao (a), 1934-48

	Toneladas		1935 = 100	
	Entradas	Movimiento	Entradas	Movimiento
1934	23.470,2	60.497,1	75,8	111,3
1935	30.969,3	54.352,9	100,0	100,0
1936 (b)	10.868,6	27.109,5	35,1	49,9
1937	4.057,2	9.693,3	13,1	17,8
1938	11.664,7	23.738,8	37,7	43,7
1939	42.161,8	85.173,0	136,1	156,7
1940	78.220,6	152.523,5	252,6	280,6
1941	77.280,7	143.277,8	249,5	263,6
1942	62.312,8	124.011,4	201,2	228,2
1943	110.243,1	223.299,7	356,0	410,8
1944	82.385,8	154.105,8	266,0	283,5
1945	72.008,0	152.230,7	232,5	280,1
1946	79.740,5	165.647,3	257,5	304,8
1947	94.499,4	176.541,9	305,1	324,8
1948	89.386,1	182.141,8	288,6	335,1

(a): Estas cifras suman el tráfico habido en la zona de Santurce y en el almacén de Uribitarte.

(b): Los datos de 1936 se refieren únicamente al movimiento habido entre enero y junio de ese año.

Fuente: CDFBI, *Memoria de... op. Cit.*, varios años. Ver Tabla 6 en Apéndices Estadísticos

²⁵⁴ “[...] nuestras relaciones con el Consorcio de la Zona Franca de nuestro puerto [...] podemos reflejarlas afirmando son tan cordiales como no hayan podido serlo jamás, durante los 26 años que ahora cumplirán [...] Esta es nuestra posición en los momentos en que está a llegar el final de la última de las prórrogas de nuestro contrato [...] y que nos hace confiar será objeto de una nueva prórroga [...]”; CYDB, *Memoria... op. Cit.*, 1946, p. 11.

²⁵⁵ Orden de 02/11/1946, Boletín Oficial del Estado 08/11/1946, p. 8120.

²⁵⁶ CZFB, AP de 19/07/1946.

²⁵⁷ CYDB, *Memoria leída en la Junta General de Accionistas celebrada el 25 de abril de 1947*, Barcelona, 1947, p. 5 y CYDB, *El cese de esta entidad como arrendataria de los servicios del Depósito Franco de Barcelona*, Barcelona, 1947. En este folleto, presentado por Gambús Rusca a los accionistas, se detallaban las bases del concurso de arrendamiento aprobadas por el Pleno del Consorcio, pp. 27-36, la oferta realizada por Crédito & Docks, pp. 37-52, y la proposición de CEOSA, pp. 53-59.

²⁵⁸ CYDB, *El cese... op. Cit.*, pp. 70-91.

²⁵⁹ Los argumentos de Crédito & Docks y la polémica consiguiente se hicieron públicos cuando el *Diario de Barcelona* reprodujo una carta de Francisco de Paula Gambús Rusca, presidente del Consejo de Administración de Crédito & Docks. CZFB, AP de 18/12/1947.

A finales de 1945, el Consorcio del Depósito Franco de Bilbao decidió volver a impulsar su candidatura a la tercera Zona Franca²⁶⁰, pendiente de conceder. Tras la debacle provocada por la contienda civil, el tráfico del recinto vizcaíno se había recuperado a partir de 1939, en buena medida gracias a la demanda de los países beligerantes²⁶¹. El cénit, alcanzado en 1943, cuadruplicaba la cantidad de mercancías movidas en 1935 y multiplicaba por 2,6 la mejor cifra lograda en los años treinta²⁶². Pero desde entonces la situación había empeorado. La incomunicación con otros mercados europeos²⁶³, la escasez de recursos y suministros²⁶⁴, así como las trabas impuestas al comercio en general y al régimen franco en particular²⁶⁵ redujeron la actividad del Depósito. No obstante, este tráfico iba a quedar por encima de las cifras alcanzadas en 1940²⁶⁶. Con la obtención de la Zona Franca el Consorcio de Bilbao pretendía superar tanto las dificultades exteriores como los obstáculos administrativos a los que su funcionamiento se estaba viendo sometido²⁶⁷. Se confiaba en facilitar el establecimiento de las iniciativas

²⁶⁰ “Consideradas nuestras anteriores gestiones [...] y el hecho de que, terminada la contienda mundial, las facultades inherentes a la Zona Franca podrían abrir un horizonte de nuevas posibilidades [...], con fecha 28 de noviembre, y en cumplimiento del acuerdo tomado por el Pleno del Consorcio en su última reunión, elevamos una instancia ante el Excmo. Sr. Ministro de Hacienda, ratificando nuestras peticiones de 20 de junio de 1929 y 28 de junio de 1935, en solicitud de que sea otorgada al Consorcio de este Depósito Franco la prioridad de establecer la citada Zona Franca”; CDFBI, *Memoria de 1945*, Bilbao, 1945, p. 17.

²⁶¹ CDFBI, *Memoria de 1941*, Bilbao, 1941, p. 7.

²⁶² En 1933, las entradas y salidas del Depósito Franco de Bilbao sumaban 84.385.856 kilogramos; CDFBI, *Memoria del segundo semestre de 1933*, Bilbao, 1934 y CDFBI, *Memoria de 1935*, Bilbao, 1935.

²⁶³ “Dificultades internacionales para las importaciones en Suiza, han motivado en el presente ejercicio el estacionamiento en almacén de mercancías con dicho destino y consiguientemente la limitación de las entradas”; CDFBI, *Memoria de 1944*, Bilbao, 1944, p. 3.

²⁶⁴ “La falta de vagones y las restricciones de energía eléctrica han limitado en cierto modo el movimiento registrado”; CDFBI, *Memoria de 1945*, Bilbao, 1945, p. 12. “[...] la necesidad, cada día más apremiante, de solucionar de forma factible e inmediata la actual insuficiencia de nuestros locales, y el hecho de que por falta de los hierros necesarios no haya sido aún posible iniciar las obras del nuevo almacén nº 2, contratadas desde abril de 1944”; CDFBI, *Memoria de 1946*, Bilbao, 1946, p. 15.

²⁶⁵ “[...] no alcanzó la cifra máxima registrada en 1943, debido a la menor densidad de muchas de las mercancías de importancia ingresadas y a su prolongado almacenamiento, motivado por la falta de valores y de los correspondientes permisos de importación, lo que ha limitado la renovación de los depósitos”; CDFBI, *Memoria de 1947*, Bilbao, 1947, p. 5.

²⁶⁶ “La progresión constante que [...] viene experimentando [...], confirma elocuentemente el especial aprecio y confianza que ha llegado a merecer al comercio nacional y extranjero, y las ventajas que ofrece su utilización no obstante los estrechos límites de su Reglamento”; CDFBI, *Memoria de 1947*, Bilbao, 1947, p. 5.

²⁶⁷ “[...] y así mismo quede entre tanto este Depósito Franco exceptuado de las limitaciones expresadas en el artículo 31 del Reglamento de 22 de julio de 1930 al igual que los demás Depósitos Francos que [...] hayan de ser transformados en Zonas Francas”; CDFBI, *Memoria de 1945*, Bilbao, 1945, p. 17.

empresariales llegadas en esos años. Pero este proyecto se topó con el recelo de la Administración y la suspicacia de otros Consorcios.

En esos mismos años, el Consorcio gaditano se preocupaba de poner en marcha su propia Zona Franca²⁶⁸. Ante una situación comercial comprometida, en la que se confundían dificultades económicas e impedimentos políticos, se hacía necesario aprovechar todas las facilidades disponibles. Por una parte, se esperaba que la aplicación del reglamento de Zona Franca permitiera salvar las restricciones comerciales impuestas por la dictadura²⁶⁹. Los promotores del régimen franco se esforzaron por presentar estos recintos como espacios *desnacionalizados*²⁷⁰, haciendo hincapié en su carácter *extra-arancelario*²⁷¹. En principio, Depósitos y Zonas eran instituciones aduaneras, donde se admitían mercancías extranjeras libres de derechos de Arancel, pero en las que regía en su totalidad el resto de leyes del país. Pero el cambio radical en la orientación económica del Estado y aun en los fundamentos de su política apremiaban a distanciarse de ese régimen común²⁷². En el ánimo de los Consorcios, plataforma institucional de una parte del empresariado de los puertos afectados, estaba convertir estos recintos en reservas acotadas de una cierta libertad de comercio, facilitando mayores oportunidades de negocio que las proporcionadas por la normativa ordinaria vigente²⁷³.

²⁶⁸ CZFC, *Memoria... op. Cit.*, 1946, pp. 27-30.

²⁶⁹ “Convirtiéndose la Zona en animadora del proteccionismo amplio existente en materia de comercio exterior en España [...] Las zonas neutrales en España han de servir para facilitar [...] la exportación de los productos naturales indígenas transformados [...]”; CZFC, *Estudio económico-industrial sobre el establecimiento y desarrollo de la Zona Franca de Cádiz*, Cádiz, 1946, p. 22.

²⁷⁰ “[...] el rasgo más saliente de la Zona Franca es la desnacionalización económica del territorio que comprende y, por consiguiente, las inspecciones y determinadas intervenciones administrativas, que son justificadas o inexcusables en el ámbito económico nacional, no tienen razón de existir dentro del territorio franco. Precisamente en la exención de tributos interiores, de fiscalizaciones y de normas de intervención está la principal ventaja de las instituciones de franquicia”; CZFB, AP de 24/05/1950.

²⁷¹ “[...] definidas así las Zonas Francas, que también se llaman neutrales, como un territorio extra-arancelario o, mejor dicho, como una franja de territorio desnacionalizado en el que no rigen las disposiciones entorpecedoras al libre desenvolvimiento del comercio [...]”; CZFC, *Estudio... op. Cit.*, p. 21.

²⁷² LEÓN DE CARRANZA, José y OCHOA BENJUMEA, José, *El problema... op. Cit.*, pp. 25-26.

²⁷³ El Consorcio gaditano sostenía que las Zonas Francas, además de la propia franquicia arancelaria, “[...] ofrecen las [ventajas] de despertar la iniciativa privada más próxima, y *por lo tanto nacional*, desligada de formalidades, formulismos, dificultades e impuestos, la de proporcionar mayor baratura a los fletes [...] y la de conceder mayor facilidad para el intercambio [...]”; CZFC, *Estudio... op. Cit.*, p. 23. La cursiva es mía.

Por otra parte, los acuerdos con Argentina tenían que asegurar la provisión exterior de mercancías y clientes²⁷⁴. En esos momentos, tan importante como los resultados eran las expectativas que se pudieran crear²⁷⁵. El intercambio entre ambos países debía pasar por algún puerto, planteándose diferentes ubicaciones posibles²⁷⁶. Barcelona, o en su defecto Valencia, ofrecía su hinterland industrial y aseguraba una buena comunicación tanto con el interior de la Península como con otros puertos europeos²⁷⁷. Para comentaristas cercanos al Gobierno, los puertos de Vigo y Bilbao debían ser descartados: aquel por su deficiente inserción en la red ferroviaria y éste por su excesiva especialización industrial²⁷⁸. Santander era la opción preferida para acceder al mercado interior y como escala en el tráfico hacia el Mar del Norte²⁷⁹. En todo caso, Cádiz era una buena opción si se pensaba no tanto en un recinto industrial como en un centro de concentración y distribución de mercancías²⁸⁰.

La pugna por conseguir del Gobierno las autorizaciones necesarias y, sobre todo, por captar el tráfico hispano-argentino es una explicación verosímil del rechazo del Consorcio gaditano a la solicitud bilbaína de concesión de la Zona Franca del norte. En todo caso, para prevenir un posible éxito del empeño vizcaíno, en Cádiz se apresuraron a impulsar su propia Zona. A comienzos de la década de 1930, el Consorcio andaluz

²⁷⁴ Sobre los acuerdos comerciales entre España y Argentina, ver *Protocolo Franco-Perón de 30/10/1946, Adicional al convenio comercial y de pagos suscrito el 30/10/1946* y REIN, Raanan, *La salvación de una dictadura. Alianza Franco-Perón, 1946-1955*, Madrid, 1995.

²⁷⁵ En julio de 1948, Mariano de las Peñas, vocal en el Pleno del Consorcio barcelonés afirmó que “Hasta ahora el comercio exterior tenía poca vitalidad pero a partir del acuerdo Franco-Perón la exportación ha de adquirir un carácter extraordinario, razón por la que la parte técnica industrial ha de jugar su verdadero papel en la fijación de las zonas industriales”; CZFB, AP de 06/07/1948.

²⁷⁶ En 1944 trascendió el debate sobre la ubicación de un recinto franco destinado a articular el comercio entre Argentina, España y Europa, al aparecer un artículo sobre este tema en el boletín del Instituto de Estudios Políticos; ALTUBE, Juan de, “Posibilidades de establecer un puerto franco argentino en España”, en *Revista de Estudios Políticos*, nº 13-14, Madrid, 1944, pp. 539-576.

²⁷⁷ ALTUBE, Juan de, “Posibilidades... op. Cit.”, pp. 562-563.

²⁷⁸ “Bilbao [...] posee un carácter industrial especializado, que quizá no encajase perfectamente con el tipo de puerto franco que vendría a ser la zona franca argentina en España”; ALTUBE, Juan de, “Posibilidades... op. Cit.”, p. 561.

²⁷⁹ A pesar de la pobre impresión que el autor tenía tanto de las condiciones económicas como técnicas de este puerto; ALTUBE, Juan de, “Posibilidades... op. Cit.”, p. 558.

²⁸⁰ ALTUBE, Juan de, “Posibilidades... op. Cit.”, p. 563. “[...] la Zona Franca de Cádiz [...] ha de presentar no pocas ventajas como depósito de mercancías [...] tanto para la industria y el consumo nacional como para su reexpedición a otros puertos [...] ofrecería entre otras ventajas la de regularizar el mercado interior, influyendo sobre sus precios y disminuyendo el poder de los acaparadores [...]”; CZFC, *Estudio... op. Cit.*, p. 22.

había cumplido los trámites pertinentes para la autorización de dicho régimen²⁸¹. Pero las dificultades comerciales de aquellos años retrasaron y, finalmente, la guerra civil frustró su entrada en funcionamiento. A mediados de los años cuarenta se volvió a instar el proceso administrativo, actualizando parte de la documentación presentada más de diez años atrás²⁸². Las obras se volvieron a iniciar²⁸³, se nombró un nuevo Delegado²⁸⁴ y, por fin, en 1948 se declaró caducada la concesión del Depósito Franco y se autorizó el funcionamiento de la Zona Franca de Cádiz²⁸⁵. Pero en este proceso se cometieron si bien no irregularidades, como en la adjudicación del arrendamiento del Depósito barcelonés, sí claras anomalías. En el resto de recintos, los Consorcios instituían una representación de las corporaciones económicas y políticas locales, a las que se sumaba la presencia del Ministerio de Hacienda. Pero el Depósito de Cádiz había sido concedido a la Junta de Obras²⁸⁶, situándolo en la órbita de Fomento. Este departamento sólo accedió a la creación de la Zona, que implicaba la caducidad de *su* recinto, cuando obtuvo dos contrapartidas²⁸⁷. Primero, el Delegado nombrado para Cádiz era un funcionario del Ministerio de Obras Públicas y no del de Hacienda²⁸⁸. Segundo, se creaban tanto una Dirección Facultativa²⁸⁹ como una Inspección Delegada²⁹⁰, ambas dependientes de Obras Públicas, cuya actuación pasaba a ser imprescindible en el plan-

²⁸¹ En abril de 1934 se aprobaron el Estatuto y el Reglamento de Régimen Interno del Consorcio de Cádiz, paso necesario para la concesión en firme de la Zona Franca; Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 66 y Orden de 12/04/1933, Gaceta de Madrid 11/05/1933, pp. 1049-1053.

²⁸² CZFC, *Memoria... op. Cit.*, 1946, p. 27.

²⁸³ CZFC, *Memoria... op. Cit.*, 1946, p. 29 y CZFC, *Lo que podrían ser las Zonas Francas Internacional y Argentina en la bahía de Cádiz*, Cádiz, 1948, pp. 17-19.

²⁸⁴ El cargo de Delegado estaba vacante desde 1936 y había sido desempeñado interinamente por uno de los vocales del Estado; Decreto de 10/05/1946, Boletín Oficial del Estado 05/06/1946, p. 4656 y CZFC, *Memoria... op. Cit.*, 1946, p. 5.

²⁸⁵ Orden de 29/05/1948, Boletín Oficial del Estado 18/06/1948, art. 1 y 2. “La concesión de una Zona Franca implicará necesariamente la caducidad de la concesión del Depósito Franco existente en la misma localidad”; Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 4.

²⁸⁶ Real Orden de 22/10/1914, Gaceta de Madrid de 25/10/1914, art. 1.

²⁸⁷ No sólo la Junta de Obras era la concesionaria única del Depósito, sino que las instalaciones de este recinto pertenecían a aquella. El funcionamiento de la Zona, en principio bajo la competencia compartida del Ayuntamiento y del Ministerio de Hacienda exigía la entrega de los muelles, terrenos y tinglados por parte de la Junta al nuevo Consorcio. Esto no iba a ser posible sin que Obras Públicas recibiera alguna compensación; Orden de 29/05/1948, Boletín Oficial del Estado 18/06/1948, pp. 2564-2565 y Orden de 27/09/1948, Boletín Oficial del Estado 09/10/1948, pp. 4742-4743.

²⁸⁸ El nuevo Delegado, Ignacio Merello, era ingeniero de caminos, canales y puertos, y había sido presidente del Consejo de Obras Públicas; Decreto de 10/05/1946, Boletín Oficial del Estado 05/06/1946, p. 4656 y CZFC, *Memoria... op. Cit.*, p. 6.

²⁸⁹ Decreto de 04/07/1947, Boletín Oficial del Estado 13/07/1947, pp. 3923-3924.

²⁹⁰ Decreto de 18/06/1948, Boletín Oficial del Estado 05/07/1948, p. 2950.

teamiento y ejecución de cuantas obras iniciara el Consorcio²⁹¹. Esta última medida ocasionó no pocos problemas en la marcha del recinto gaditano²⁹² y, al ser su aplicación general²⁹³, también en la organización interna del de Barcelona²⁹⁴.

A parte de Cádiz, se barajaban otros puertos para convertirse en la *Zona Franca argentina*; pero no todos lo podían ser. En el Mediterráneo la opción valenciana era inviable puesto que en Barcelona ya existía dicho régimen franco²⁹⁵. La situación del recinto de este puerto era, en cualquier caso, bastante particular. La barcelonesa era una Zona Franca que todavía no se había concedido en firme²⁹⁶. Sus responsables argumentaban que el Consorcio ya disfrutaba de una capacidad de gestión plena y que las operaciones comerciales encontraban perfecto acomodo en el Depósito Franco existente²⁹⁷. Además, industrias como Ford, estaban instaladas y funcionaban en régimen de Zona Franca, a nivel individual. Las formalidades precisas para dicha concesión eran demoradas para cuando el volumen de solicitudes y establecimientos aconsejara disponer del régimen franco en toda su amplitud y para todos los operadores²⁹⁸.

²⁹¹ “[...] la ejecución de sus obras y de los servicios de carácter técnico que precisa su explotación hace necesaria la creación de los organismos adecuados [...]”; Decreto de 04/07/1947, Boletín Oficial del Estado 13/07/1947, p. 3924 y Decreto de 18/06/1948, Boletín Oficial del Estado 05/07/1948, art. 1.

²⁹² “La dualidad de funciones que ha resultado por fuerza entre el Delegado del Estado y el Ingeniero Director [...] se ha resuelto gracias a la corrección de las personas que ocupan estos cargos”; LEÓN DE CARRANZA, José y OCHOA BENJUMEA, José, *El problema... op. Cit.*, p. 32.

²⁹³ Decreto de 04/07/1947, Boletín Oficial del Estado 13/07/1947, art. 1 y 7.

²⁹⁴ CZFB, AP de 13/11/1947. “[...] el Consorcio es organismo independiente, pero está en estos momentos en peligro de dejar de serlo como consecuencia de una resolución de la Intervención General de la Administración del Estado que dice ser organismo autónomo y contra la cual se ha entablado recurso y se encuentra el mismo en momento pre-resolutorio. Afortunadamente, se están produciendo en estos días sentencias y resoluciones favorables al Consorcio que hacen presumir que el recurso se ganará”; CZFB, AP de 20/01/1948.

²⁹⁵ Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 6ª, Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 64 y Decreto de 01/10/1934, Gaceta de Madrid 02/10/1934, art. 1.

²⁹⁶ “[...] como en la actualidad la Zona Franca no existe, puesto que no esta marcada la línea de confín ni hecha la separación económica con el territorio nacional debidamente vigilada [...], es inexcusable que aquellas industrias [existentes en ZFB] se sometan a las prescripciones legales”; CZFB, AP de 24/05/1950.

²⁹⁷ CZFB, AP de 12/12/1952 y CZFB, AP de 19/12/1958.

²⁹⁸ CZFB, *Memoria de 1961, 1962, 1963 y 1964*, Barcelona, 1965, p. 6.

Tabla 7.11 Movimiento del Depósito Franco y del Puerto de Vigo, 1933-48

	Depósito Franco (A)		Comercio Exterior (B)		Cabotaje (C)		% A / B	% A / C
	Toneladas	1935 = 100	Toneladas	1935 = 100	Toneladas	1935 = 100		
1933	3.046	50,1	186.631	90,8	201.244	103,4	1,6	1,5
1934	5.116	84,2	205.946	100,2	190.101	97,7	2,5	2,7
1935	6.078	100,0	205.542	100,0	194.653	100,0	3,0	3,1
1936	5.515	90,7	171.790	83,6	146.635	75,3	3,2	3,8
1937	5.155	84,8	187.200	91,1	259.537	133,3	2,8	2,0
1938	3.949	65,0	35.394	17,2	338.935	174,1	11,2	1,2
1939	21.487	353,5	109.846	53,4	369.250	189,7	19,6	5,8
1940	30.210	497,0	110.366	53,7	376.668	193,5	27,4	8,0
1941	32.489	534,5	85.562	41,6	383.842	197,2	38,0	8,5
1942	31.864	524,3	75.852	36,9	276.555	142,1	42,0	11,5
1943	24.710	406,6	73.400	35,7	290.998	149,5	33,7	8,5
1944	23.628	388,7	65.251	31,7	269.903	138,7	36,2	8,8
1945	7.165	117,9	62.441	30,4	298.970	153,6	11,5	2,4
1946	2.445	40,2	89.049	43,3	514.810	264,5	2,7	0,5
1947	27.829	457,9	102.802	50,0	279.352	143,5	27,1	10,0
1948	25.350	417,1	71.004	34,5	231.470	118,9	35,7	11,0

Fuente: Ver tabla 7 en los Apéndices Estadísticos

En el norte, los puertos de Pasajes²⁹⁹ o Coruña³⁰⁰ no eran unos candidatos factibles por no disponer de Depósito Franco. El recinto de Santander carecía de atraque directo y de una fácil expansión terrestre debido a las actuaciones de la Junta de Obras en los años anteriores³⁰¹. Así, junto a las reticencias que pesaban sobre Bilbao, apareció Vigo. Puesto en funcionamiento no sin una cierta tardanza³⁰², el Depósito Franco viagués despegó en 1938. Desde esa fecha hasta 1944 experimentó un fuerte crecimiento, coincidiendo con el largo período bélico. En plena contienda mundial, entre 1940 y 1942, llegó a quintuplicar el volumen de mercancías manipuladas en 1935. Este incremento hizo que el tráfico en régimen franco dejara de ser insignificante en el puerto de Vigo, llegando a equivaler al 10 por ciento del movimiento de cabotaje y a rozar el 40

²⁹⁹ El proyecto de establecer un Depósito Franco en el puerto de Pasajes, cuya concesión había sido autorizada a favor de la Junta de Obras en julio de 1935, fracasó por el estallido de la Guerra Civil; Decreto de 10/07/1935, Gaceta de Madrid 12/07/1935, p. 447.

³⁰⁰ El Depósito de La Coruña, concedido en marzo de 1919, nunca llegó a ponerse en funcionamiento; Real Decreto de 25/03/1919, Gaceta de Madrid 26/03/1919, Real Orden de 02/03/1920 Gaceta de Madrid 08/03/1920 y Real Orden de 22/04/1925, Gaceta de Madrid 12/05/1925.

³⁰¹ CDFS, AP de 22/03/1939, CDFS, AP de 18/05/1940, CDFS, AP de 27/12/1944 y CDFS, AP de 25/09/1945.

³⁰² Real Decreto de 22/10/1918, Gaceta de Madrid 25/10/1918, Real Orden de 11/01/1923, Gaceta de Madrid 04/03/1923, Real Orden de 25/01/1927, Gaceta de Madrid 01/02/1927, Real Orden de 08/11/1928, Gaceta de Madrid 11/11/1928, *Faro de Vigo* de 13/11/1928, COCIN DE VIGO, *Vigo ante el II Congreso Nacional del Comercio Español de Ultramar*, Vigo, 1929, pp. 28-32 y BERNARDEZ ROMERO, Bernardo, *Tratado de viguismo... op. Cit.*, pp. 282-286.

por ciento del comercio exterior. Fue precisamente la reducción de compras y ventas al exterior, junto con los rigurosos controles a los que ambas fueron sometidas, lo que animó la actividad del Depósito. Éste se convirtió en auxiliar de la importación. Sirviéndose de la franquicia arancelaria, se almacenaban los géneros a la espera de las oportunas licencias. Una vez concedidas, esos artículos eran introducidos al mercado *nacional* a través bien de la misma Aduana de Vigo bien de otra Aduana.

No obstante, la cantidad de mercancías manejadas en este Depósito seguía siendo pequeña comparada con el movimiento del puerto de Vigo o con la actividad del recinto de Bilbao. Salvo en 1937, cuando éste estuvo prácticamente paralizado por la Guerra Civil, el mayor acercamiento del Depósito vigués se produjo en 1939 y 1944. En ambos ejercicios su tráfico llegó a representar un cuarto del movimiento habido en el Depósito bilbaíno. El promedio de toda esta etapa de contienda mundial, entre 1939 y 1945, la actividad en Vigo se situó por debajo del 17 por ciento en relación a la de Bilbao. Si bien estas comparaciones se realizan sobre las cantidades y no sobre los valores de los artículos manipulados, cabe recordar que los ingresos de explotación dependían de las tarifas establecidas. Éstas, ya impuestas por una empresa arrendataria ya por el propio concesionario, gravaban la entrada, salida, estiba y almacenaje en función del peso de los géneros. Sólo en algún caso entraban en consideración criterios de volumen³⁰³.

A pesar del rechazo inicial del Régimen a una institución firmemente insertada en el comercio internacional, la creciente necesidad de divisas obligó a reconsiderar la conveniencia de su establecimiento³⁰⁴. Dentro de la Administración, los elementos más próximos a la economía convencional rescataron los recintos francos como herramienta de fomento de los intercambios externos³⁰⁵. Promocionando las exportaciones, se pretendía incrementar la percepción de moneda extranjera con la que ayudar a financiar las

³⁰³ CDFS, ACE de 30/03/1928 y CDFS, AP de 17/08/1928.

³⁰⁴ La única información veraz, si bien retórica, de la que disponemos es la exposición de motivos del Decreto de concesión, relativa al acuerdo final alcanzado entre las distintas partes. “[...] se ha llegado a la conclusión de que el puerto de Vigo es el que reúne las mejores condiciones para ello, no sólo por su situación geográfica privilegiada como punto obligatorio de tránsito en el tráfico marítimo mundial entre los países de ultramar y Europa, sino por las extraordinarias condiciones naturales de abrigo y seguridad que tiene la ría de Vigo”; Decreto de 20/07/1947, Boletín Oficial del Estado 02/07/1947, p. 3728.

³⁰⁵ CZFV, *Memoria explicativa de la organización comercial e industrial que el consorcio se propone establecer en la zona franca de Vigo*, Vigo, 1950, pp. 41-48.

necesidades de importación del país³⁰⁶. La intención del Estado era crear una Zona Franca con una orientación claramente comercial³⁰⁷, dejando en un segundo plano ciudades con a priori mayor potencial industrial como Bilbao, en Vigo se buscaba el punto estratégico en el tráfico intercontinental³⁰⁸. Se perseguía potenciar el tránsito mercante, el suministro a buques, la reexportación de mercancías y, sólo secundariamente, la exportación de productos industrializados en la Zona³⁰⁹. Era el modo de satisfacer los intereses de la Hacienda sin perjudicar a la industria *nacional*, reacia a abrirse a la competencia y renuente a aceptar nuevos operadores, sobre todo si estos podían contar con capitales, tecnología o materiales extranjeros. Esa industria nacional autárquica era la defendida por Suanzes y por la mayor parte del Régimen. Pero este planteamiento tenía dos problemas; primero, para esas operaciones una Zona era un dispositivo desmesurado, bastando un *simple* Depósito Franco. Segundo y principal, en nada contaba con los intereses de los agentes locales.

³⁰⁶ “Parece indudable que el establecimiento de Zona Franca será para nuestra Patria una fuente importante de obtención de divisas, hoy tan necesarias para el comercio internacional de nuestro país”; CZFV, *Memoria explicativa... op. Cit.*, p. 65.

³⁰⁷ “[...] tenemos el convencimiento de que la implantación de las Zonas Francas en España será un éxito, no sólo porque con ellas podrá concretarse en lo sucesivo con tres grandes centros de distribución de mercancías para nuestro país [...] sino por el impulso que a su amparo habrán de experimentar las industrias nacionales de exportación, mediante la ampliación de las existentes y la puesta en marcha de otras nuevas”; CZFV, *Memoria explicativa... op. Cit.*, p. 67. CZFV, *Memoria Técnica*, Vigo, 1950, pp. 1-12.

³⁰⁸ CZFV, *Memoria explicativa... op. Cit.*, p. 14.

³⁰⁹ CZFV, *Memoria explicativa... op. Cit.*, pp. 50-55.

8 LA PUESTA EN MARCHA DE LA ZONA FRANCA DE VIGO

Tras su concesión en 1947, la puesta en marcha de la Zona Franca de Vigo estuvo rodeada de problemas, relacionados en su mayoría con la actitud de la Administración ante el nuevo recinto. A la inicial insuficiencia de recursos financieros del Consorcio se sumó la tardanza del Estado en autorizar la subvención reglamentaria, nombrar el personal facultativo y sancionar las decisiones tomadas por aquel, cuestión en la que se dirimió el conflicto por la orientación comercial o industrial de esta Zona.

A pesar de los impedimentos ensayados en los años cuarenta y del fracaso del Protocolo hispano-argentino, muchas industrias siguieron solicitando establecerse en las Zonas Francas y cada vez en mayor número. En 1952 y 1955 la Administración dispuso sendos procedimientos para tratar de ordenar, restrictivamente, la instalación de empresas y para hallar una salida a la colisión entre la normativa ordinaria de la dictadura y el régimen franco. A pesar de las expectativas abiertas en los Consorcios, sobre todo por la creación en 1955 de la Comisión Interministerial, la actitud del Estado no cambió. La casi totalidad de las iniciativas presentadas fueron enterradas en interminables trámites o simplemente rechazadas; la reforma legislativa fue evitada por los propios recintos al temer que se utilizara para abolir la franquicia arancelaria.

Muy pocas industrias escaparon a esa suerte. Entre ellas cabe citar Citroën, establecida en la Zona Franca de Vigo en 1957. Si bien esta factoría impulsó este recinto y ha tenido una indudable trascendencia económica, no se pueden olvidar los proyectos cuya instalación fue impedida por el Estado. Coetáneos de la filial francesa fueron entre otras FEMSA, para fabricar componentes eléctricos de automoción, o el complejo de aluminio y ferroaleaciones impulsado por Félix Huarte. El supuesto giro iniciado en 1959 no se dejó sentir en el aspecto industrial de las Zonas Francas. En concreto en la de Vigo, en los años sesenta se malograron iniciativas como la de Olympia para establecer una planta de máquinas de escribir y calculadoras. Sólo a finales de la dictadura consiguieron abrir sus puertas algunas empresas como INDUGASA, fruto de un acuerdo entre SEAT y Citroën para la fabricación de componentes.

8.1 EL ESTABLECIMIENTO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO

A mediados de los años cuarenta, el crecimiento del Depósito Franco había logrado concitar el interés de las *fuerzas vivas viguesas*¹. Tras el fin de la guerra, la Zona Franca emergió como la herramienta idónea tanto para lograr diversificar el tejido industrial de la ciudad² como para salvar las restricciones impuestas por la política económica del Nuevo Estado. A este fin la franquicia debía garantizar el libre intercambio de mercancías con otros países y el acceso a sus divisas³. Además, en esta institución las empresas tenían que quedar exceptuadas de la normativa existente sobre establecimiento, ampliación y traslado de industrias⁴. Mientras la candidatura de Bilbao languidecía, la opción de Vigo fue tomando fuerza. Las autoridades locales, con el alcalde Suárez-Llanos a la cabeza, iniciaron los contactos con el Ministerio de Hacienda

¹ Con raras excepciones, la burguesía viguesa se había posicionado con los golpistas en 1936 e incluso algunos de sus miembros más destacados, como el antiguo regeneracionista Eugenio Fadrique, formaron parte de la Gestora Municipal de 22 de julio. Sobre las excepciones, ver CARMONA BADÍA, Xoán, “José Ramón Curbera Fernández, 1870-1937. Bater marcas e abrir mercados: de precursor do ciclismo a líder da industria”, en CARMONA BADÍA, Xoán (coord.), *Empresarios de Galicia*, A Coruña, 2006, pp. 300-301 y CARMONA BADÍA, Xoán, “José Fernández López, 1904-1986. De Lugo a Capetón: a traxectoria empresarial do Grupo Fernández”, en CARMONA BADÍA, Xoán (coord.), *Empresarios... op, cit.*, pp. 433 y 443. Sobre la burguesía adicta a la sublevación, ver MUÑOZ ABELEDO, Luisa, “Gaspar Massó García, 1892-1991. O gran patrón da industria pesqueira e conserveira”, en CARMONA BADÍA, Xoán (coord.), *Empresarios... op, cit.*, p. 419, VELASCO SOUTO, Carlos, 1936. *Represión e alzamento militar en Galiza*, Vigo, 2006, p. 260, GIRÁLDEZ RIVERO, Xesús, “Eugenio Fadrique González, 1879-1971. A capacidade para os negocios”, en CARMONA BADÍA, Xoán (coord.), *Empresarios de Galicia. Volume 2*, A Coruña, 2009, pp. 352-353 y LEBRANCÓN NIETO, Joseba y CARMONA BADÍA, Xoán, “Enrique Lorenzo Docampo, 1892-1981. Un vigués de aceiro”, en CARMONA BADÍA, Xoán (coord.), *Empresarios... op, cit.*, 2009, pp. 410-413.

² En el primer tercio del siglo XX, Vigo había consolidado una estructura económica volcada sobre el mar. La pesca alimentaba un sector transformador, especializado en la conserva de sardina en aceite, alrededor del cual se articulaba el conjunto de la actividad viguesa. La construcción naval, la máquina herramienta, las serrerías de madera o las artes gráficas, entre otras ramas, se desarrollaron bajo el empuje de las necesidades conserveras. Pero construir todo un edificio sobre un único pilar y sustentar éste sobre una sardina entrañaba no pocos riesgos. De forma cíclica, este cupleido desaparecía de las pesquerías, reduciéndose drásticamente sus capturas y, por lo tanto, su suministro a las empresas de transformación. Esto ocurrió entre 1909 y 1912, y de nuevo entre 1924 y 1925. La última de estas crisis pesqueras convulsionó todo el entramado económico vigués, llegando a causar la quiebra del Banco de Vigo. Para ver una visión de conjunto del sector conservero gallego, ver CARMONA BADÍA, Xoán y NADAL I OLLER, Jordi, *El empeño industrial de Galicia. 250 años de historia, 1750-2000*, Fundación Pedro Barrié de la Maza, A Coruña, 2005, pp. 123-171.

³ CZFV, *Memoria explicativa de la organización comercial e industrial que el consorcio se propone establecer en la zona franca de Vigo*, Vigo, 1950, p. 43

⁴ Decreto de 08/09/1939, Boletín Oficial del Estado 17/09/1939, pp. 5162-5164 y Orden de 12/09/1939, Boletín Oficial del Estado 23/09/1939, pp. 5279-5281.

y con el Gobierno durante la Exposición Industrial de Galicia⁵, celebrada en Vigo en 1944⁶. Finalmente, la Zona Franca del Norte le fue concedida a este puerto por Decreto de 20 de junio de 1947⁷.

La reunión constitutiva del nuevo Consorcio se celebró en noviembre de ese mismo año⁸. Este organismo reunía la representación institucional y económica del Estado y de las entidades locales, a través de dos organismos, el Pleno y el Comité Ejecutivo. El Pleno estaba presidido por el Alcalde de Vigo⁹, acompañado de cinco vocales concejales¹⁰, e integrado por el Delegado¹¹ y cuatro vocales del Estado¹² más los representantes de la Cámara de Comercio, la Junta de Obras del Puerto y la compañía de ferrocarriles, en este caso RENFE¹³. Ante la falta de organizaciones obreras independientes “especialmente dedicadas a servicios marítimos”¹⁴, la representación de los trabajadores fue asumida por el Consejo Económico de la provincia de Pontevedra, adscrita al Sindicato Vertical¹⁵. De este Pleno se extraían los componentes del Comité Ejecu-

⁵ Lamentablemente, de este proceso, desarrollado con una gran opacidad, apenas ha quedado rastro documental. Únicamente el que fuera Secretario General del Consorcio vigués trasladó una anécdota sobre la pérdida de unos sellos por los representantes de la ciudad, cuando éstos se dirigían a depositar la solicitud de concesión; TORRES QUIROGA, Ricardo, *Despedida*, Vigo, 1991.

⁶ Ver *Industrias Pesqueras*, nº 414, 1944, pp. 10-13.

⁷ Decreto de 20/07/1947, Boletín Oficial del Estado 02/07/1947, pp. 3728-3729.

⁸ CZFV, Acta del Pleno de 11/11/1947.

⁹ CZFV, *Estatuto Fundacional*, Vigo, 1949, art. 2 y 3, y CZFV, *Reglamento Orgánico*, Vigo, 1950, art. 24 y 25. El primer Alcalde Presidente del Consorcio fue Luís Suárez-Llanos Menacho, sustituido en 1949 por Tomás Pérez Lorente; CZFV, AP de 11/11/1947 y CZFV, AP de 29/03/1949.

¹⁰ CZFV, *Estatuto... op. Cit.*, art. 2 y 3. Los primeros concejales sentados en la mesa plenaria fueron Adolfo Quirós, Ramón González Babé, Luís Gil Portela, Indalecio Vázquez y Constante Freire; CZFV, AP de 11/11/1947.

¹¹ Fue nombrado Delegado del Estado Pedro Rafael Portanet Suárez; Decreto de 22/09/1947, Boletín Oficial del Estado 09/10/1947, p. 5567.

¹² La representación del Estado incluía como miembro nato al Administrador de la Aduana; posteriormente éste último tuvo su propio asiento en Pleno y en el Comité Ejecutivo. El primer Administrador presente en el Consorcio fue César Vallarino Couillaut, y como “personas de reconocido prestigio” le acompañaron Fernando Conde Ponte, Eugenio Fadrique y el abogado del Estado Vicente Sierra; Orden de 09/10/1947, Boletín Oficial del Estado 15/10/1947, p. 5649 y Decreto de 18/04/1952, Boletín Oficial del Estado 04/05/1952, art. 5.

¹³ CZFV, *Estatuto... op. Cit.*, art. 2 y 3, y CZFV, *Reglamento... op. Cit.*, art. 4-14.

¹⁴ Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 12.

¹⁵ “En la actualidad no existen en España Sociedades de tal clase, si bien los intereses que representaban en la época de publicación del expresado Decreto-Ley se encuentran incorporados a la organización sindical. Por ello parece lógico que dicha representación se mantenga en el Consorcio de la Zona Franca de Vigo [...] un representante de los productores [...] será designado por el Consejo Económico Sindical de la Provincia de Pontevedra”; Orden de 12/12/1947, Boletín Oficial del Estado 29/12/1947, p. 6901.

tivo, constituido como comisión permanente y presidido por el Delegado¹⁶. De los treinta y tres vocales que integraron ambas mesas entre 1947 y 1956, casi la mitad de ellos, incluidos el Delegado y los dos primeros Alcaldes-Presidentes, estaban directamente relacionados con el complejo industrial articulado en torno a la transformación del pescado¹⁷. No obstante haber una importante representación de consignatarios¹⁸, partidarios de una orientación preferentemente comercial para la nueva Zona, la mayor parte de los vocales participaban de un proyecto marcadamente industrial.

Mientras el Pleno tenía encomendado la aprobación de cuentas, presupuestos y proyectos, la autorización de compras de bienes inmuebles y la dirección de obras¹⁹, el Comité estaba encargado de ejecutar las decisiones del Pleno, representar institucionalmente al Consorcio y contratar personal²⁰. Además, por delegación, se podía hacer cargo de algunas de las competencias del Pleno²¹. Si bien el Alcalde presidía el Consorcio y era, en principio, su figura jurídicamente más representativa²², el Delegado era el cargo con mayor poder efectivo. A parte de representar al Estado, estaba encargado de proponer al Gobierno las posibles modificaciones a introducir en la legislación, de ejecutar los acuerdos adoptados por el Pleno y el Comité, nombrar y cesar al personal, intervenir en la contabilidad, inspeccionar los servicios del Consorcio y determinar los asuntos a tratar por el Comité²³. Esta organización había sido trasladada íntegramente del modelo barcelonés²⁴, donde las entidades económicas de la ciudad habían apoyado el proyecto de Zona Neutral desde 1900 y el Ayuntamiento había sufragado el Depósito

¹⁶ El Comité Ejecutivo estaba formado por dos vocales del Estado, dos concejales, el representante de la Cámara de Comercio, el ingeniero del puerto y el Administrador de la Aduana; CZFV, *Estatuto... op. Cit.*, art. 9 y Decreto de 18/04/1952, Boletín Oficial del Estado 04/05/1952, art. 5.

¹⁷ En los primeros diez años de existencia del Consorcio, estuvieron presentes los conserveros Gaspar Massó, Adolfo Quirós o el propio Rafael Portanet, entre otros; los constructores navales Enrique Lorenzo, Constante Freire y Manuel Freire Costas; y otros empresarios vinculados al complejo marítimo como José Lago, Celso Candeira, Manuel Sanjurjo Aranaz o Eugenio Fadrique.

¹⁸ Siendo los más destacados Fernando Conde o Casimiro Durán.

¹⁹ CZFV, *Estatuto... op. Cit.*, art. 5, 6, 7 y 10, y CZFV, *Reglamento... op. Cit.*, art. 15-23.

²⁰ El gobierno cotidiano del Consorcio quedó en manos del Comité, bajo la presidencia del Delegado. El Pleno pasó a ser la instancia de ratificación de las decisiones previamente adoptadas en aquél. Esta ordenación dio preponderancia al Delegado y a *sus vocales*, tanto los del Estado como aquellos en los que tuviera puesta su confianza personal, en detrimento del Alcalde y del resto de miembros del Pleno.

²¹ CZFV, *Estatuto... op. Cit.*, art. 11 y 16.

²² CZFV, *Estatuto... op. Cit.*, art. 2 y 3, y CZFV, *Reglamento... op. Cit.*, art. 24 y 25.

²³ CZFV, *Estatuto Fundacional*, Vigo, 1949, art. 16 y CZFV, *Reglamento... op. Cit.*, art. 26-28.

²⁴ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 69, 70 y 75, Decreto de 03/06/1931, Gaceta de Madrid 05/06/1931, pp. 1198-1200 y Orden de 06/07/1931, Gaceta de Madrid 09/07/1931, p. 255.

Franco desde el comienzo de su actividad, en los años veinte²⁵. Pero éste no fue el caso de la Zona vaguesa. Hasta 1956, de los algo más de seis millones de pesetas que recibió el Consorcio en concepto de subvenciones²⁶, la aportación del Ayuntamiento apenas supuso un 7,5 por ciento del total²⁷. La Diputación de Pontevedra contribuyó con una cantidad algo mayor, hasta alcanzar un 9,5 por ciento sobre el total de subvenciones recibidas²⁸. Pero la corporación provincial no participó hasta asegurar su presencia en el Pleno²⁹. Mucho menor fue la cuota suscrita por la Cámara de Comercio, de tan solo 26.000 pesetas, y además prestada en concepto de anticipo reintegrable³⁰. La parte principal del ingreso obtenido por el Consorcio vigués fue aportada por el Estado, a través de su Subvención.

La Zona Franca de Vigo tuvo que enfrentar, desde el principio, muy serios problemas para conseguir empezar a funcionar; el primero de ellos fue el económico. La principal fuente de ingresos que se esperaba obtener para iniciar la actividad del nuevo recinto era la Subvención del Estado³¹. Ya en la sesión constitutiva, en noviembre de 1947, el Pleno decidió solicitar su concesión³². Pero, a pesar de las continuas peticiones³³, no fue aprobada hasta septiembre de 1950, más de tres años después de la crea-

²⁵ CZFB, *Memoria correspondiente a los años 1931-1932*, Barcelona, 1933, p. 21.

²⁶ Entre 1947 y 1956 el Consorcio vigués ingresó 6.149.417,10 pesetas, de las cuales la inmensa mayoría, 6.054.250,00 pesetas, procedían de subvenciones públicas; los ingresos financieros procedentes de los intereses devengados por los remanentes depositados en cuentas corrientes o a plazo fijo apenas sumaron 95.167, 10 pesetas. Como hasta 1957 la Zona Franca no tuvo una actividad económica real no percibió nada en concepto de ingresos por explotación. CZFV, *Presupuestos*, varios años.

²⁷ La aportación del Ayuntamiento ascendió a 453.250, 00 pesetas. CZFV, *Presupuestos*, varios años. No obstante, en los primeros meses de existencia del Consorcio, el Consistorio vigués fue su casi único soporte. “[...] a base por el momento de las subvenciones que tiene acordadas el Excmo. Ayuntamiento de Vigo y que en su día se irán librando, según las posibilidades económicas de nuestra Hacienda Municipal, que por todo este primer semestre de año actual no permite todavía hacer más desembolsos para la Zona Franca que los imprescindibles para atender el pago de los alquileres de la planta de oficinas, nómina de remuneraciones laborales, mobiliario de la Secretaría General y otros gastos de menor importancia”; CZFV, AP de 22/04/1949.

²⁸ Si bien la Diputación se comprometió a ingresar 150.000 pesetas cada año, esta suscripción sólo la mantuvo durante dos ejercicios; en los siguientes la aportación se redujo, llegando algunos años a sumar únicamente 50.000 pesetas. En conjunto, desde 1950 a 1956 el Consorcio recibió 575.000 pesetas de esa corporación. CZFV, ACE de 20/10/1950.

²⁹ CZFV, AP de 03/11/1949 y CZFV, AP de 29/12/1949.

³⁰ CZFV, ACE de 30/11/1950

³¹ Según Luís Suarez-Llanos y Portanet, en una visita realizada al Director General de Puertos a comienzos de 1948, “[...] no se puede contar solamente con las limitadísimas aportaciones de orden local o provincial”; CZFV, AP de 13/02/1948.

³² CZFV, AP de 11/11/1947.

³³ CZFV, AP de 13/02/1948, CZFV, AP de 29/03/1949.

ción de la Zona³⁴. Por si esa dilación no hubiera bastado, su libramiento se retrasó hasta 1952³⁵ y en 1954, el primer año en el que se debía recibir la asignación completa, la subvención fue recortada a 1.000.000 de pesetas para ese ejercicio y el siguiente³⁶. La cantidad que se dejó de percibir entonces no fue recuperada hasta 1959³⁷. Pero su principal inconveniente residía en responder a los términos, condiciones y cantidades en los que había sido instaurada veinte años antes³⁸. Esto despertó las quejas del Consorcio, expresadas al Director General de Aduanas por el Alcalde-Presidente, quien la consideraba “notoriamente” insuficiente³⁹. La limitada aportación de las instituciones locales, el retraso en la percepción de la Subvención del Estado y su devaluada cuantía provocaron una muy difícil situación. El Consorcio vigués se encontraba inmerso en los gastos de instalación y puesta en funcionamiento del nuevo recinto⁴⁰. Para cubrir las necesidades más elementales, el Delegado, Rafael Portanet, propuso en el verano de 1951 concertar un primer crédito con la Caja de Ahorros de Vigo por 250.000 pesetas⁴¹. Con esta cantidad se debían liquidar las deudas acumuladas hasta entonces⁴². Pero este expediente fue abandonado porque la autorización de la Dirección General de Aduanas se atrasó hasta noviembre de 1951 y sólo capacitaba para un préstamo de 150.000 pesetas⁴³. Esta carencia de recursos es una de las razones que explica la escasa capacidad de acción de la Zona Franca durante esos primeros años.

³⁴ Decreto de 08/09/1950, Boletín Oficial del Estado 08/10/1950, p. 4291 y CZFV, ACE de 20/10/1950.

³⁵ CZFV, ACE de 30/05/1952.

³⁶ CZFV, AP de 25/05/1954.

³⁷ CZFV, ACE de 01/03/1957 y CZFV, ACE de 29/03/1957.

³⁸ “[...] sea de quinientas mil pesetas en el año mil novecientos cincuenta y dos, de un millón de pesetas en el año de mil novecientos cincuenta y tres y de un millón quinientas mil pesetas en cada uno de los años mil novecientos cincuenta y cuatro a mil novecientos ochenta y uno [...]”; Decreto de 08/09/1950, Boletín Oficial del Estado 08/10/1950, p. 4291.

³⁹ Pérez Lorente, el entonces Alcalde de Vigo, señalaba “La insuficiencia de la actual Subvención reglamentaria del Estado [...] responde a cifras que en el año 1929, cuando fueron establecidas, tenían un valor aceptable, pero que al cabo de 20 años resultan notoriamente insuficientes”; CZFV, AP de 29/08/1951.

⁴⁰ CZFV, AP de 29/08/1951.

⁴¹ El Consorcio, señalaba Portanet, “[...] necesita hacer frente a los gastos realizados para la instalación, debido al mucho tiempo que ya ha transcurrido desde entonces y a las actuales circunstancias de restricción de créditos, que son una dificultad más para el desenvolvimiento comercial de los señores acreedores”; CZFV, AP de 21/08/1951.

⁴² “[...] las subvenciones acordadas por el Ayuntamiento y por la Diputación resultarán insuficientes para liquidar el ejercicio correspondiente al año actual [...] la necesidad urgente de arbitrar nuevos recursos, con el fin de atender los pagos pendientes, antes de finalizar el corriente año”; CZFV, ACE de 20/10/1950. “[...] se da por enterado [el Pleno] del total de atenciones económicas que en este momento tiene pendientes de pago el Consorcio, por mobiliario y gastos indispensables de primera instalación de las oficinas [...] cuyo total asciende a 154.040 pesetas”; CZFV, AP de 15/04/1952.

⁴³ CZFV, ACE de 30/05/1932.

La lenta respuesta de la Administración ante los requerimientos del Consorcio vigués centra el segundo problema al que tuvo que enfrentarse el nuevo recinto. Para la puesta en funcionamiento de éste, el Decreto de concesión exigía que se presentara la documentación jurídica y técnica preceptiva⁴⁴, antes del 20 de junio de 1950⁴⁵. En ese plazo, se debían confeccionar el Estatuto, los Reglamentos y las Memorias que, en algunos casos, exigían la supervisión por parte de personal cualificado; en otros su propia realización dependía de esos técnicos⁴⁶. Era el Ministerio de Obras Públicas quién debía nombrar la Dirección Facultativa, empezando por el Ingeniero Director, cuya firma era imprescindible en memorias, planos y proyectos⁴⁷. Una de las primeras decisiones del nuevo Consorcio fue solicitar ese nombramiento al departamento de Obras Públicas⁴⁸. Pero su respuesta tardó en llegar. Este retraso, superior a los dos años⁴⁹, estuvo causado por el cambio en el consistorio municipal prolongado durante varios meses de 1948⁵⁰, siendo la explicación que trasladaron sus protagonistas⁵¹. Pero hubo algo más: la falta de todo avance hasta fines de 1949 más parece deberse a las tensiones existentes entre el Ministerio de Hacienda y el de Obras Públicas, y a la desidia mostrada por ambos departamentos⁵². La solución terminó llegando del ingeniero del puerto de Vigo, Ma-

⁴⁴ La documentación administrativa incluía el Estatuto y su desarrollo, el Reglamento Orgánico, así como el Reglamento Interno donde se adaptaba el funcionamiento de la Zona Franca a las normas de la Ordenanza de Aduanas. La documentación técnica, en principio, debía incluir una Memoria económica, denominada Comercial e Industrial, y una Memoria Técnica que incluyera planos y proyectos; Decreto de 20/07/1947, Boletín Oficial del Estado 02/07/1947, art. 3.

⁴⁵ Decreto de 20/07/1947, Boletín Oficial del Estado 02/07/1947, art. 4.

⁴⁶ Decreto de 04/07/1947, Boletín Oficial del Estado 13/07/1947, pp. 3923-3924.

⁴⁷ Decreto de 04/07/1947, Boletín Oficial del Estado 13/07/1947, art. 2.

⁴⁸ CZFV, AP de 11/11/1947 y CZFV, AP de 13/02/1948. Ante la demora, el Consorcio recordó que “[...] sin tales nombramientos la Zona Franca de Vigo no pasará de una simple organización administrativa, y lo que interesa a Vigo realmente es que la concesión alcance inmediatamente viva existencia entre las obras práctica [...] de la ciudad”; CZFV, AP de 04/07/1949. Incluso el Alcalde llegó a lamentar que “[...] a pesar de todo el interés puesto en juego y de todas las promesas que se hicieron reiteradamente, estamos todavía esperando tales nombramientos que son la clave para dar exacto cumplimiento a las premisas establecidas en el Decreto de 20 de junio de 1947 [...]”; CZFV, AP de 04/10/1949.

⁴⁹ En contraste con el caso vigués, el ingeniero del recinto de Cádiz, Ochoa Benjumea, había sido designado en 1948, al tiempo que se concedía la Zona Franca al puerto andaluz; OCHOA BENJUMEA, José, “El puerto de la Zona Franca de Cádiz”, en *Revista de Obras Públicas*, n° 2868, 1954, pp. 165-169.

⁵⁰ En 1947 hubo dos sesiones plenarias, una en noviembre y otra en diciembre; en 1948 sólo una, en febrero. Hasta marzo de 1949 no se recuperó la actividad del Consorcio, con 7 reuniones del Pleno y 3 del Comité Ejecutivo, que se había constituido en noviembre de ese mismo año.

⁵¹ CZFV, AP de 29/03/1949.

⁵² Manuel Espárrago, que gestionaba en Madrid el nombramiento del Ingeniero Director, avisó al Consorcio que en el Ministerio de Obras Públicas “[...] no existía en Presupuesto consignación expresa para el Ingeniero, pero que tal dificultad sería obviada haciendo el nombramiento en comisión”; CZFV, AP de 09/06/1949. A pesar de las dificultades que se encontraban para poner en funcionamiento el nuevo recin-

nuel Espárrago, que propuso el nombramiento por comisión de personal en excedencia⁵³. De este modo los sueldos de esos tres técnicos eran satisfechos por el Consorcio, con cargo a sus haberes, y no por ninguno de los Departamentos de Madrid. Espárrago, además, se había encargado de que este cargo lo ocupara un antiguo subordinado suyo, José Eligio Prieto Moresi, nombrado Ingeniero Director en octubre de 1949⁵⁴. Para los puestos de ayudante y de delineante fueron designados Luís Zamora y Ángel Barredo, completando la Dirección Facultativa, en diciembre de ese año y enero de 1950, respectivamente⁵⁵. Una vez nombrada la Dirección Facultativa, se pudieron poner en marcha el Comité Ejecutivo y la Secretaría General⁵⁶. Estos tres organismos se encargaron de ultimar la documentación requerida, que debía prepararse con gran celeridad pues el plazo estaba próximo a espirar⁵⁷.

to franco, no sin cierto humor un periódico local afirmaba, el Día de los Inocentes, que “Lo de la Zona Franca es también un hecho consumado. Las obras darán comienzo en 1950 y ya han anunciado su venida las grandes empresas norteamericanas constructoras de automóviles, aparatos de refrigeración, radios y cepillos de dientes. Los planos están adelantadísimos y solo se espera para poner todo ello en marcha, a que Madrid nombre un sobrestante”; *El Pueblo Gallego*, 28/12/1949

⁵³ El Pleno, en consecuencia, decidió “[...] agradecer sinceramente al Sr. Espárrago Fernández las facilidades que puso a contribución, como Ingeniero Director del Puerto de Vigo, para que tal nombramiento llegase a ser auténtica realidad”; CZFV, AP de 03/11/1949.

⁵⁴ CZFV, AP de 03/11/1949.

⁵⁵ CZFV, AP de 29/12/1949 y CZFV, AP de 27/03/1950.

⁵⁶ El primer Secretario General del Consorcio de la Zona Franca de Vigo fue Ricardo Torres Quiroga, abogado adscrito a la Comandancia de Marina; CZFV, AP de 29/03/1949 y CZFV, AP, Acta del Pleno de 22/04/1949.

⁵⁷ “En previsión de que no se pierda para Vigo la concesión de la Zona Franca por falta de colaboración técnica, el Consorcio va a realizar por su cuenta todos los esfuerzos posibles para fijar el emplazamiento definitivo y dar con ello total cumplimiento a las premisas establecidas en el Decreto de 20 de junio de 1947 [...]”; *El Pueblo Gallego*, 05/10/1949. CZFV, ACE de 26/01/1950, CZFV, ACE de 23/02/1950 y CZFV, ACE de 24/03/1950.

8.2 LA COMPLICADA PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DE LA ZONA

Una vez que los distintos documentos fueron entregados en junio de 1950 los obstáculos no desaparecieron⁵⁸. La Administración tardó en sancionar lo presentado, retrasando el proceso hasta julio de 1951⁵⁹, y no lo hizo sin antes haber introducido algunas modificaciones⁶⁰. Pero quedaba sin resolver la orientación de la Zona y su propio emplazamiento. Éstas eran cuestiones de gran trascendencia y entorno a las cuales se produjeron largos debates⁶¹. En un bando se situaban los partidarios de un recinto claramente comercial; en el contrario se hallaban los defensores de una vocación preferentemente industrial⁶². Esta pugna dividía tanto a la Administración como a la propia burguesía viguesa. El Gobierno, el Ministerio de Hacienda y la cúpula de la Dirección General de Aduanas se habían mostrado desde un principio interesados en la opción comercial⁶³. Junto a ellos se alinearon varios componentes del Consorcio agrupados alrededor de Fernando Conde⁶⁴. Éstos pretendían fomentar el tráfico mercante, el suministro a buques, acompañado de la creación de grandes depósitos de combustible, y las operaciones asociadas tanto a la concentración de mercancías como a los trámites exigidos a su importación y exportación⁶⁵. A este fin valoraban ante todo la posición ge-

⁵⁸ CZFV, AP de 15/05/1950 y CZFV, AP de 27/10/1950.

⁵⁹ Orden de 24/07/1951, Boletín Oficial del Estado 01/08/1951, pp. 3625-3631.

⁶⁰ Modificaciones que el Pleno encontró “[...] acertadísimas y contribuyen de manera directa a mejorar dicha reglamentación [...] evidentemente perfeccionada”; CZFV, AP de 21/07/1951 y CZFV, ACE de 09/08/1951.

⁶¹ “Probablemente nuestra Zona Franca será de tipo mixto comercial-industrial y lo más razonable será adoptar una posición ecléctica y pensar en una Zona Franca con amplios atraques y depósitos y la posibilidad de lograr una amplia zona para industrias”; CZFV, *Memoria Técnica*, Vigo, 1950, p. 6 y CZFV, *Descripción de las Obras en Proyecto*, Vigo, 1954, p. 7. Esta cita se encuentra en ambos textos.

⁶² CZFV, AP de 04/10/1949.

⁶³ “Latente en el ámbito de los intereses nacionales la necesidad de crear la citada Zona Franca del Norte de España, S. E. el Jefe del Estado Español, Don Francisco Franco Bahamonde, señaló con toda amplitud en su visita a la ‘Feria del Mar’ -celebrada en Vigo en el verano del año 1945- las especialísimas condiciones y posición estratégico-comercial de este puerto para el expresado fin, surgiendo de esta iniciativa la creación de nuestra Zona Franca [...] Esta memoria viene a ser como un programa de las actividades que hayan de implantarse en la Zona Franca de Vigo, para desarrollarlas como uno de los elementos básicos de la economía española, en relación con nuestro comercio exterior, conjugando el interés de aquella con los generales de nuestra Patria”; CZFV, *Memoria explicativa... op. Cit.*, p. 3

⁶⁴ CZFV, AP de 22/02/1954 y CZFV, AP de 10/11/1956.

⁶⁵ CZFV, *Memoria explicativa... op. Cit.*, pp. 41-48. “[...] la principal razón de ser se una Zona Franca es la exportación de productos [...] que al no devengar derechos arancelarios, permite exportaciones a precios asequibles al mercado internacional, que de otro modo serían impracticables o exigirían del Estado el establecimiento de determinadas primas a la exportación”; CZFV, *Organización del Consorcio de la Zona Franca de Vigo*, Vigo, 1954, p. 13

ográfica de Vigo y su situación respecto al tráfico mercante intercontinental⁶⁶. En el bando contrario se posicionaba el *partido industrialista*⁶⁷, mayoritario dentro del Pleno y con Portanet como cabeza visible⁶⁸. Sus objetivos declarados eran potenciar el sector químico y farmacéutico⁶⁹, el metal, especialmente la industria de montaje, la rama de la cerámica y, por supuesto, servir de auxiliar a las empresas transformadoras de pescado⁷⁰. Todas esas experiencias industriales debían prosperar al lograr un espacio que estuviera mucho mejor conectado con el exterior⁷¹. De Estados Unidos y Europa se buscaban su tecnología y sus capitales; de los países de Latinoamérica y del Mediterráneo sus materias primas y sus mercados como destino de futuras exportaciones⁷².

⁶⁶ CZFV, *Memoria Técnica*, Vigo, 1950, pp. 1-3. “Su situación estratégica [del Puerto de Vigo] en la navegación atlántica es indiscutiblemente excepcional, pues es el puerto más avanzado del continente europeo en el Atlántico y viene a constituir el punto de paso obligado en las rutas que enlazan el canal de La Mancha con el Mediterráneo, África y Sudamérica”; CZFV, *Memoria explicativa... op. Cit.*, p. 14. “Otra condición que ningún puerto del Norte puede disputar a Vigo es su gran tráfico trasatlántico”; CZFV, *Datos para el Estudio del posible establecimiento de una Refinería de petróleo en Vigo*, Vigo, 1953, p. 13. CZFV, *Descripción... op. Cit.*, pp. 13-14.

⁶⁷ Para este grupo, las funciones que podía albergar las Zonas Francas “[...] no se limitan a las operaciones comerciales e industriales de carácter elemental autorizadas en los Depósitos Francos, sino que con miras a fomentar la exportación nacional se admite además en ellas el establecimiento de toda clase de industrias de transformación, sin otras limitaciones que las aconsejadas por razones de seguridad del Estado y por la natural defensa de los productos nacionales y de las industrias de exportación ya establecidas”; CZFV, *Memoria explicativa... op. Cit.*, p. 41.

⁶⁸ Respecto de unas declaraciones realizadas por el Director General de Aduanas, defendiendo una orientación comercial de la Zona supeditada a la política económica del Gobierno, el Delegado del Estado llegó a señalar que “[...] no pasando todo ello [...] de una opinión puramente personal”; CZFV, AP de 04/10/1949.

⁶⁹ Se pretendía fortalecer los lazos con los países a la vanguardia de la investigación, como Holanda, Bélgica o Francia; CZFV, *Memoria explicativa... op. Cit.*, pp. 50 y ss.

⁷⁰ “[...] al establecer industrias en la Zona Franca de Vigo –las de montaje, por ejemplo- ha de utilizarse para ello mano de obra nacional [...] los jornales y sueldos quedan en el país; luego, el aumento de valor [añadido] del producto, queda compensado en el movimiento dinerario [...] al introducir en España la parte proporcional del total de tales o cuales productos fabricados en la Zona Franca, que las necesidades nacionales precisen, destinándose el resto a la natural redistribución para que fue creada tal industria”; CZFV, *Memoria explicativa... op. Cit.*, pp. 45-46. “[...] las industrias de montaje [instaladas en una Zona] una parte de cuya producción podría ser introducida en España en condiciones más favorables de precio que las fabricadas en el país de origen, y que podrían utilizar elementos de fabricación nacional”; CZFV, *Organización... op. Cit.*, p. 17.

⁷¹ “[...] tenemos el convencimiento de que la implantación de las Zonas Francas en España será un éxito, no sólo porque con ellas podrá concretarse en lo sucesivo con tres grandes centros de distribución de mercancías para nuestro país [...] sino por el impulso que a su amparo habrán de experimentar las industrias nacionales de exportación, mediante la ampliación de las existentes y la puesta en marcha de otras nuevas”; CZFV, *Memoria explicativa... op. Cit.*, p. 67.

⁷² CZFV, *Organización... op. Cit.*, pp. 14-16. “[...] la exportación de productos que por precisar alguna materia prima de origen extranjero para su preparación o transformación, al no devengar derechos arancelarios, permite exportaciones a precios asequibles al mercado internacional [...]”; CZFV, *Memoria explicativa... op. Cit.*, pp. 43-44.

Además, se pretendía aprovechar el potencial minero⁷³, eléctrico⁷⁴ y humano⁷⁵ existente en Galicia y desaprovechados hasta la fecha.

El emplazamiento del puerto propio, las características físicas del recinto y las instalaciones que debía albergar condicionaban en gran medida la proyección de la nueva Zona. Ésta debía ser amplia para dar cabida a todas las actividades que se fueran a desarrollar⁷⁶. También era conveniente que el recinto se situara cerca del núcleo urbano y tuviera un buen enlace vial⁷⁷, conservando así la continuidad del espacio industrial vigués⁷⁸ así como la proximidad a los lugares de residencia de la población obrera⁷⁹. Además, la Dirección Facultativa ya vislumbró en uniones aduaneras que se pudieran alcanzar en el futuro otra razón para preferir la cercanía a Vigo⁸⁰. Así mismo, dada la restricción presupuestaria del concesionario, se necesitaba que el proyecto se planteara

⁷³ “[...] obtener un mejor aprovechamiento de los recursos minerales gallegos, y en especial de los carboníferos y férricos de la cuenca de Ponferrada [sic]”; CZFV, *Memoria explicativa... op. Cit.*, p. 18.

⁷⁴ “[...] el desarrollo del potencial de energía eléctrica que se está creando en Galicia, con las instalaciones termo-eléctricas y los saltos del Sil y del Miño, aseguran el suministro necesario para mantener dentro de la Zona Franca potentes instalaciones industriales [...]”; CZFV, *Memoria explicativa... op. Cit.*, p. 18. CZFV, *Memoria Técnica Adicional*, Vigo, 1953, pp. 6-7.

⁷⁵ “[...] al establecer industrias en la Zona Franca de Vigo – las de montaje, por ejemplo – ha de utilizarse para ello mano de obra nacional [...] los jornales y sueldos quedan en el país [...] el empleo de esta mano de obra tiene una importancia capital en su aspecto social”; CZFV, *Organización... op. Cit.*, pp. 14-15. Es de notar no sólo que los argumentos del Consorcio vigués se repetían en estos primeros años sino que incluso la propia redacción era trasladada literalmente de una memoria a otra.

⁷⁶ CZFV, *Memoria Técnica*, Vigo, 1950, p. 4. “Para una ordenación urbana de Vigo es imprescindible elegir con acierto una zona amplia para su expansión industrial [...] zona que además de amplia debe ser lo más llana posible y tendrá que estar bien comunicada”; CZFV, *Descripción... op. Cit.*, pp. 55-56.

⁷⁷ Se llegó a proyectar una línea de ferrocarril a lo largo de todo el Berbés; “[...] en el futuro exigirá la construcción de túneles, para evitar el paso por las actuales vías del Puerto delante de la población [...] este inconveniente puede convertirse en ventaja al forzar la solución de comunicar las importantísimas zonas de Traviesas y Coya con el ferrocarril”; CZFV, *Memoria Técnica*, Vigo, 1950, p. 30.

⁷⁸ CZFV, AP de 04/10/1949 y CZFV, *Memoria Técnica*, Vigo, 1950, p. 10.

⁷⁹ “[...] el desarrollo natural de una población tan laboriosa como la de Vigo [...], precisará de transportes rápidos que permitan vivir a distancias de Vigo del orden de los 20 Km y llegar al centro de la población en una media hora de tiempo. En la actualidad acuden a trabajar cotidianamente a Vigo gentes de Bayona, Porriño y de más allá de Redondela, utilizando los imperfectos medios de comunicación actual. El descongestionar la población con medios de transporte eficientes evitará que alrededor de esta se formen esos cinturones de miseria, que como los suburbios, suelen ahogar las grandes capitales. El obrero al poder vivir en el rural y acudir cómodamente al trabajo, no dejará de ser labrador evitándose mucha hambre en momentos de crisis industrial”; CZFV, *Memoria Técnica*, Vigo, 1950, p. 31.

⁸⁰ “[...] cabe la posibilidad que varíen las ideas actuales respecto al comercio internacional y se establezcan uniones entre grupos de naciones que den lugar a que se neutralicen los motivos que han dado lugar al nacimiento de las Zonas Francas. Esto, aunque remoto de momento, es posible y debe de ser tenido en cuenta [...] una Zona Franca cercana a la población y a su puerto se convertiría en un barrio industrial [...] alejada de la población probablemente viviría lánguidamente y moriría [...]”; CZFV, *Memoria Técnica*, Vigo, 1950, p. 11.

en etapas⁸¹. Éstas se ejecutarían conforme lo fueran requiriendo las actividades del recinto y siempre que lo permitieran las arcas del Consorcio. La disputa surgió a la hora de hallar soluciones concretas a ese marco general, sobre el que había un amplio consenso. Los *comerciales* primaban la construcción de un puerto propio y sus tinglados para cargas, descargas y almacenamientos, dejando en un segundo plano los espacios de transformación. A los *industriales* les interesaba precisamente esto, haciendo uso del puerto de Vigo y concentrando los esfuerzos del Consorcio en conseguir terreno para las instalaciones fabriles⁸².

La orilla septentrional de la Ría fue descartada por su lejanía con respecto a Vigo y por su escasa dotación de infraestructuras⁸³. En la margen meridional, exceptuando Ríos que ya estaba ocupada por la Estación Naval de la Marina, se presentaron cuatro ubicaciones posibles⁸⁴. La primera, a unos kilómetros al oeste del núcleo urbano, se localizaba en el arenal de Toralla e incluía la cercana isla del Bao; la segunda estaba proyectada en Alcabre, colindante con el casco de Bouzas; Cesantes, frente a Redondela, y Pontesampaio, al fondo de la ensenada de San Simón, eran la tercera y cuarta de las opciones barajadas⁸⁵. Desde el principio, la opción preferida por la mayoría del Pleno fue Alcabre⁸⁶. Además de las características de su fondeadero, era la solución más cercana a Vigo y mantenía la unidad con respecto a la zona portuaria e industrial de Beiramar⁸⁷. Aventajaba a Toralla tanto por su mayor amplitud terrestre como por el mejor abrigo marítimo⁸⁸. Cesantes y Pontesampaio estaban demasiado lejos del puerto y de la Aduana de Vigo, y sus fondos se enfangaban, lo que obligaba a onerosas tareas

⁸¹ CZFV, AP de 03/11/1949 y CZFV, AP de 09/12/1954. “En cuanto a la amplitud con que debemos concebir nuestra Zona Franca no se puede adoptar ni una posición miope y mezquina, ni tampoco pasarse de optimista y caer en visionario. Lo ideal es tener la posibilidad de completar en el futuro un grandioso plan, pero que este sea susceptible de ser desarrollado en etapas”; CZFV, *Memoria Técnica*, Vigo, 1950, p. 7.

⁸² CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *Memoria Técnica*, Vigo, 1950, pp. 1-12.

⁸³ CZFV, *Memoria Técnica*, Vigo, 1950, pp. 13-32.

⁸⁴ Las características de Toralla, Alcabre, Cesantes y Pontesampaio fueron expuestas por la Dirección Facultativa en la memoria de 1950 y de nuevo en 1953; CZFV, *Memoria Técnica*, Vigo, 1950, pp. 13-32 y CZFV, *Memoria Técnica Adicional*, Vigo, 1953, pp. 16-34.

⁸⁵ CZFV, *Memoria Técnica Adicional*, Vigo, 1953, pp. 16-34.

⁸⁶ Si bien las ventajas de Alcabre parecen muy claras, hay que tener en cuenta que los estudios técnicos fueron realizados después de haberse tomado la decisión en el Pleno y no al revés; CZFV, AP de 04/10/1949 y CZFV, AP de 03/11/1949.

⁸⁷ CZFV, *Estudio del Abrigo del Puerto*, Vigo, 1950.

⁸⁸ El estrechamiento de la ría tras las torres-baliza de Borneira y Brasileira creaba un abrigo natural frente a los temporales; CZFV, *Estudio... op. Cit.*

de mantenimiento⁸⁹. La decisión se tomó formalmente en diciembre de 1949 una vez nombrado Prieto Moresi⁹⁰, pero el proceso fue bloqueado en el Departamento de Hacienda debido a la preferencia del director General de Aduanas, Gustavo Navarro, por Cesantes⁹¹. Éste consiguió convencer al propio Franco⁹², que exigió la reconsideración del emplazamiento⁹³; se tuvieron que realizar nuevos estudios y actualizar las memorias económicas de los proyectos⁹⁴. Así, la ratificación de Alcabre se retrasó hasta octubre de 1954⁹⁵, siendo notificado el Consorcio al mes siguiente⁹⁶.

Para esa fecha, un proyecto del Instituto Nacional de Industria para establecer en Vigo una refinería de petróleo⁹⁷, cuyo principal objetivo debía ser el suministro naval⁹⁸, había sancionado *de facto* la orientación fabril de esta Zona Franca⁹⁹, plasmada

⁸⁹ CZFV, *Memoria Técnica*, Vigo, 1950, pp. 1-3.

⁹⁰ CZFV, AP de 29/12/1949.

⁹¹ Gustavo Navarro primaba un emplazamiento próximo a Redondela y a la isla San Simón “[...] por la probable conjugación de posibilidades con la Entidad que tiene en proyecto la explotación industrial de aquel sector [...] quedando centrando el buen éxito de la Zona Franca, naturalmente, en las orientaciones que en política general siga el gobierno español, así como en los acuerdos internacionales que en materia aduanera puedan adoptarse [...]”; CZFV, AP de 04/10/1949. CZFV, ACE de 23/05/1951.

⁹² “[...] después de las indicaciones que S. E. el Jefe del Estado se dignó a hacer al Sr. Presidente, con ocasión de la visita que efectuó a Vigo en el verano de este año [1952], en el sentido de lograr un área mayor para la referida Zona Industrial”; CZFV, AP de 03/02/1953.

⁹³ CZFV, AP de 29/08/1951. “A pesar de ello, de ser tan coincidente la opinión local que señalaba la expansión de Alcabre como área óptima para ubicar allí la Zona Franca, se han realizado *en estos tres últimos años* cuantos estudios complementarios estimó necesarios la superioridad antes de adoptar una resolución definitiva [...]”; CZFV, *Organización... op. Cit.*, p. 3. La cursiva es mía.

⁹⁴ CZFV, AP de 15/04/1952, CZFV, AP de 03/02/1953 y CZFV, AP de 26/11/1953.

⁹⁵ CZFV, AP de 22/02/1954 y CZFV, AP de 10/11/1954.

⁹⁶ El aviso al Pleno iba acompañado de una carta del Administrador Principal de la Aduana de Vigo, César Vallarino, en la que se podía leer: “Atendiendo a todos los estudios, razones e informes que anteriormente quedan reseñados, la Dirección General de Aduanas estima llegado el momento de proponer a V. E. que [...] se autorice al Consorcio para establecer la Zona Franca de Vigo en Alcabre, si bien con la advertencia de que en el desarrollo de las tres etapas de construcción, se dé a la Zona Comercial preferencia absoluta sobre la Zona Industrial, ya que así lo aconseja de manera indudable la situación geográfica de la Ría y Puerto de Vigo, que es puerto de trasbordo, de tránsito y de depósito [...], debiéndose dejar la construcción de la Zona Industrial para cuando la actividad de la Zona Comercial, total o parcial, pueda ser garantía de un razonable desenvolvimiento de la Zona Industrial, lo que no impide el que se proyecte y se medite sobre cuanto a ésta pueda referirse”; CZFV, AP de 09/12/1954.

⁹⁷ El interés del propio Suanzes por el proyecto y el apoyo de algunos empresarios locales, como Antonio Alfageme o Javier Sensat, se puede ver en la documentación privada del Presidente del INI, conservada en el Archivo Histórico de dicho Instituto, en adelante AHINI; AHINI, Fondo Juan Antonio Suanzes, Correspondencia, R. 5471 (26/02/1952), AHINI, FJAS, R. 8148 (16/06/1952), AHINI, FJAS, R. 7088 (07/02/1958) y AHINI, FJAS, R. 1503 (28/11/1960) y CZFV, *Datos... op. Cit.*, pp. 6-14. No obstante, también surgieron voces proponiendo el establecimiento de dicha refinería en régimen franco en el recinto gaditano, como la del Alcalde José León de Carranza; AHINI, FJAS, R., 6083 (08/11/1952):

⁹⁸ CZFV, *Memoria Técnica*, Vigo, 1950, p. 8, CZFV, *Memoria Técnica Adicional*, Vigo, 1953, p. 9, CZFV, *Datos... op. Cit.*, pp. 3-5 y 10-13, y CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *Descripción de las Obras en Proyecto*, Vigo, 1954, p. 14.

en lo que se denominó la “expansión industrial”¹⁰⁰. En el verano de 1952 se había solicitado al Jefe del Estado, en una de sus visitas en el Azor¹⁰¹, la concesión de los terrenos situados entre el mar y Balaídos¹⁰², en el cercano valle del río Lagares¹⁰³. Sin esperar a que se iniciara el relleno de Alcabre, se pretendía obtener superficie para el establecimiento de las primeras empresas que se quisieran instalar en la Zona¹⁰⁴. El Consorcio pretendía poner en marcha cuanto antes el nuevo recinto, superando la demora provocada por las formalidades administrativas y adelantándose a la previsible tardanza en la realización de las obras del puerto propio¹⁰⁵. Incluso, mientras la Superioridad debatía esta nueva propuesta, el Pleno comenzó a autorizar delimitaciones de fincas

⁹⁹ En marzo de 1951 Fernando Conde había propuesto establecer en la Zona Franca un depósito de combustibles dedicado al suministro naval; CZFV, *Memoria explicativa... op. Cit.*, p. 48 y CZFV, ACE de 16/03/1951. “La posibilidad de establecer grandes depósitos de combustibles sólidos y líquidos en régimen franco, para el aprovisionamiento no sólo de los buques comerciales sino de nuestra importante flota pesquera, es del mayor interés para Vigo, y no puede pasar inadvertido en el anteproyecto de nuestra Zona Franca”; CZFV, *Memoria Técnica*, Vigo, 1950, p. 8. Un año después el proyecto fue sustituido por el de una refinería. Esta instalación había de reunir, además de las ventajas que la franquicia arancelaria representaba para el régimen de divisas, las condiciones técnicas de Escombreras, en Cartagena, en cuanto a la factoría y de Le Havre respecto a las dársenas de los petroleros; CZFV, AP de 06/07/1953, CZFV, *Memoria Técnica Adicional*, Vigo, 1953, pp. 3-12 y CZFV, *Datos... op. Cit.*, pp. 6-8.

¹⁰⁰ Prieto Moresi señalaba en la memoria de 1953 que “[...] han surgido diferentes problemas que entonces [en 1950] eran difíciles de prever [...]”, lo que “[...] precisará el estudiar la posible expansión de la Zona Franca hacia los terrenos situados a su espalda, para lograr [...] ubicación inmediata para las industrias que se proyecte instalar con urgencia, y para cuando los ganados al mar sean insuficientes”; CZFV, *Memoria Técnica Adicional*, Vigo, 1953, pp. 1-2. CZFV, AP de 15/04/1952 y CZFV, ACE de 14/10/1952.

¹⁰¹ CZFV, AP de 03/02/1953.

¹⁰² A finales de 1954 se acordó “[...] elevar una detallada exposición al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda [...] por si efectivamente los estudios técnicos de la mencionada zona industrial y subsiguiente afectación de terrenos para vincularlos a la misma, han de referirse en su totalidad a los sectores de expansión acotados en el plano incluido en la Memoria Técnica Adicional [...]”; CZFV, AP de 09/12/1954. “[...] con el fin de tramitar el preceptivo expediente de declaración por la Superioridad de la necesidad de su ocupación, pensando en la adquisición de tales terrenos para que sirvan ya como acotaciones propias en la fase inicial de actividades que precisa desarrollar esta Zona Franca, según la legislación vigente y la misión operante que reglamentariamente corresponde a este Consorcio”; CZFV, AP de 26/01/1955. CZFV, AP de 20/06/1955.

¹⁰³ El Consorcio y el propio Ayuntamiento de Vigo pensaban en la “[...] futura transformación del valle del río Lagares en zona industrial y urbanística”; CZFV, AP de 20/06/1955.

¹⁰⁴ “[...] para mantener al día las posibilidades de llevar a cabo realizaciones prácticas en nuestra Zona Franca, orientadas en principio a la evidente primacía del Puerto de Vigo para atraer a él determinadas actividades industriales, que podrían ser motivo bastante para decidir en las esferas superiores la cuestión del emplazamiento definitivo [...] y el inmediato comienzo de las obras”; CZFV, AP de 03/02/1953. Tras la sanción del emplazamiento de la Zona Franca en Alcabre, el Alcalde-Presidente recordó “[...] la necesaria expansión de la Zona Franca en terrenos de Alcabre para dar efectividad a las previstas realizaciones industriales en aquel sector [...]”; CZFV, AP de 26/01/1955.

¹⁰⁵ CZFV, AP de 09/12/1954, CZFV, ACE de 17/05/1955 y CZFV, AP de 29/07/1955.

para agilizar los trámites de adquisición¹⁰⁶. Si bien este proyecto no prosperó, logró para el Consorcio el apoyo de Suanzes y Planell¹⁰⁷. A partir de 1953 las formalidades que quedaban pendientes de autorización fueron diligentemente resueltas. Hacia 1955 estaba clara la orientación industrial de la Zona viguera¹⁰⁸. El triunfo de este planteamiento se vio facilitado por la sustitución de Gustavo Navarro por Ramón Orbe al frente de la Dirección General de Aduanas¹⁰⁹. También provocó cambios en el Consorcio; al tiempo que se consolidaba la figura de Portanet¹¹⁰, hombres como Fernando Conde desaparecían¹¹¹.

¹⁰⁶ “[...] la conveniencia de ir acotando terrenos en el sector de Alcabre, que sirvan como inmediata realización de la fase inicial del programa de actividades industriales de esta Zona Franca [...] cuestión que el Comité ya considera como fundamental para que la Zona Franca de Vigo entre en su primer período de realidades prácticas”; CZFV, ACE de 24/01/1955. CZFV, AP de 09/12/1954, CZFV, AP de 26/01/1955 y CZFV, ACE de 17/05/1955.

¹⁰⁷ CZFV, AP de 06/07/1953 y CZFV, AP de 24/09/1953.

¹⁰⁸ En plena euforia, Pérez Lorente no dudó en afirmar que “[...] la orientación industrial [...] responde a indicaciones de la Superioridad”; CZFV, AP de 29/07/1955.

¹⁰⁹ CZFV, AP de 29/07/1955, Decreto de 23/07/1953, Boletín Oficial del Estado 28/07/1953, p. 4573 y Decreto de 23/07/1953, Boletín Oficial del Estado 28/07/1953, p. 4573.

¹¹⁰ CZFV, AP de 09/12/1954 y CZFV, AP de 29/07/1955.

¹¹¹ A finales de 1954 Fernando Conde fue sustituido como Vocal del Estado en el Comité Ejecutivo por Eugenio Fadrique, muy cercano a la postura de Portanet; CZFV, AP de 10/11/1954 y CZFV, AP de 09/12/1954.

8.3 LA COMISIÓN INTERMINISTERIAL: ZONAS SIN INDUSTRIAS

A pesar de que el Protocolo hispano-argentino fracasó y no cumplió las expectativas que había despertado, las Zonas Francas de Barcelona y Cádiz no languidecieron¹¹². En el paso de los años cuarenta a los cincuenta, ambos recintos volvieron a ver como volvía a crecer el número de empresas que solicitaban su adscripción al régimen franco¹¹³, cuyo mayor exponente fue la instalación de SEAT en la Zona barcelonesa¹¹⁴. Pero desde el final de la Guerra Civil, el despegue industrial de estas instituciones se estaba estrellando contra la política económica de la dictadura¹¹⁵ y así la franquicia barcelonesa mientras recibía a la filial automovilística del INI perdía a Ford¹¹⁶. En la esfera comercial las licencias y la provisión de divisas respondían a la voluntad omnímoda de la Administración¹¹⁷, y a los intereses representados en ella¹¹⁸, condicionando el des-

¹¹² “[...] la firma del Protocolo Franco-Perón [...] es entonces cuando Cádiz ve, al fin, llegado el momento de desarrollar el máximo de sus aspiraciones”; OCHOA BENJUMEA, José, *Lo que podrían ser las Zonas Internacional y Argentina en la Bahía de Cádiz*, Cádiz, 1948, p. 6. “Hasta ahora el comercio exterior tenía poca vitalidad pero a partir del acuerdo Franco-Perón la exportación ha de adquirir un carácter extraordinario, razón por la que la parte técnica industrial ha de jugar su verdadero papel en la fijación de las zonas industriales”; CZFV, AP de 06/07/1948. REIN, Raanan, *La salvación de una dictadura. Alianza Franco-Perón, 1946-1955*, Madrid, 1995

¹¹³ A mediados de 1950 el Consorcio barcelonés cerró acuerdos de arriendo con Nevin, S.A., Sales y Pigmentos, S.A. y Figueroa, S.A., pertenecientes las dos primeras al sector químico y la tercera a la metalurgia del plomo y del zinc. No obstante ocupar terrenos de la Zona Franca, quedaba por resolver su funcionamiento bajo el régimen franco; CZFB, AP de 28/06/1950 y CZFB, AP de 07/12/1951. Ya en 1952 se sumó Tubos Aislantes, S.A.; CZFB, AP de 12/10/1952.

¹¹⁴ CZFB, AP de 17/02/1950 y CZFB, AP de 28/06/1950. SAN ROMÁN LÓPEZ, Elena, *Ejército... op. Cit.*, pp. 244-250 y CATALÁN, Jordi, “La SEAT del desarrollo, 1948-1972”, en *Revista de Historia Industrial*, nº 30, 2006, pp. 143-160.

¹¹⁵ En 1948 desde los distintos recintos se estaban expresando abiertamente las dudas sobre la viabilidad del régimen franco: la intervención en general y especialmente el control de divisas impedía a los inversores nacionales situar sus capitales en Zonas y Depósitos, mientras a los extranjeros, que sí podían hacer esas inversiones, se les impedía disponer libremente de sus beneficios. Mariano De Las Peñas, Delegado de Industria en la provincia de Barcelona, señaló que “[...] la aportación de capitales extranjeros, muy limitados hoy por las ley de defensa de las industrias y que es conveniente estudiar a fondo para que pueda concederse a las extranjeras más facilidades a cuyo fin estimo conveniente nombrar una Ponencia que en su día formule un proyecto de Orden Ministerial para que sirva de base legal al desarrollo de la Zona Franca, especialmente de cara al exterior”; Consorcio de la Zona Franca de Barcelona, Acta del Pleno de 17/02/1950. LEÓN DE CARRANZA, José y OCHOA BENJUMEA, José, *El problema... op. Cit.*, pp. 25-27.

¹¹⁶ ESTAPÉ TRIAY, Salvador, “Estrategia y organización de una filial: el caso de Ford Motor Company en España, 1920-1954”, en *Fundación Empresa Pública*, Programa de Historia Económica, Documento de Trabajo nº 9.807, Madrid, 1998, pp. 63-94 y ESTAPÉ TRIAY, Salvador, “Del Fordismo al Toyotismo: una aproximación al caso de Motor Ibérica: perspectiva histórica 1920-1995”, en *Economía Industrial*, nº 315, 1997, pp. 185-195.

¹¹⁷ Ya no se ceñían, como en los años treinta, a un cierto bilateralismo.

¹¹⁸ Ver SÁNCHEZ RECIO, Glicerio y TASCÓN FERNÁNDEZ, Julio (Eds.), *Los empresarios de Franco. Política y economía en España, 1936-1957*, Crítica, Barcelona, 2003.

empeño cotidiano de cualquier tráfico y liquidando la Intervención propia del régimen franco, al quedar cualquier mercancía sometida a una restricción cuantitativa¹¹⁹.

En lo productivo, los controles establecidos al establecimiento, ampliación y traslado de industrias pesaban especialmente sobre las iniciativas recibidas en los recintos francos al ser todas ellas instalaciones *ex novo*¹²⁰. Tanto el listado de actividades prohibidas como el de permitidas había fracasado como procedimiento de autorización ya a comienzos de los años treinta¹²¹. En la década siguiente, el estudio de cada empresa por parte del Ministerio de Hacienda se había mostrado un método eficiente para su rechazo, mientras las iniciativas llegaban de forma aislada desde los Depósitos del Cantábrico¹²². Pero la acumulación de solicitudes en las Zonas de Barcelona y Cádiz exigía de la Administración otro procedimiento, que fue dispuesto en abril de 1952¹²³. Con esta normativa cada solicitud debía presentarse *convenientemente* descrita, razonada y avalada, condición que podía dar origen a numerosas y continuas impugnaciones por defectos de forma¹²⁴. Si el expediente se aceptaba, pasaba a ser evaluado por el Ministerio de Hacienda que tenía que consultar al de Industria y Comercio y someter finalmente su decisión al Consejo de Ministros¹²⁵. A pesar de las complicaciones inherentes al nuevo ordenamiento, los recintos de Barcelona¹²⁶ y Cádiz¹²⁷ siguieron reci-

¹¹⁹ “Si se considera que hoy en día no hay mercancía que no esté sujeta al régimen de licencia de importación, se comprobará que las facilidades otorgadas [...] han desaparecido en absoluto”; LEÓN DE CARRANZA, José y OCHOA BENJUMEA, José, *El problema... op. Cit.*, p. 27.

¹²⁰ Decreto de 08/09/1939, Boletín Oficial del Estado 17/09/1939, pp. 5162-5164 y Orden de 12/09/1939, Boletín Oficial del Estado 23/09/1939, pp. 5279-5281; LEÓN DE CARRANZA, José y OCHOA BENJUMEA, José, *El problema... op. Cit.*, pp. 28-29.

¹²¹ “Las dificultades de tal determinación, agudizadas en la hora presente, surgieron ya poco tiempo después de aprobarse el Reglamento, como lo prueba el que la Comisión nombrada para llevar a la práctica ese extremo [la confección de una lista de industrias prohibidas] apenas pudo iniciar sus trabajos”; Decreto de 18/04/1952, Boletín Oficial del Estado 04/05/1952, p. 2043.

¹²² Orden de 25/01/1946, Boletín Oficial del Estado 01/02/1946, p. 913 y Orden de 17/01/1947, Boletín Oficial del Estado 24/01/1947, pp. 546-547.

¹²³ “[...] se hace preciso rectificar el procedimiento sobre la base del estudio especial y separado de cada caso [...] permitirá que el acuerdo final reúna en cuanto es posible las mayores garantías de acierto”; Decreto de 18/04/1952, Boletín Oficial del Estado 04/05/1952, p. 2043 y art. 1.

¹²⁴ Decreto de 18/04/1952, Boletín Oficial del Estado 04/05/1952, art. 1-2.

¹²⁵ Decreto de 18/04/1952, Boletín Oficial del Estado 04/05/1952, art. 1-2.

¹²⁶ Al menos doce de esas solicitudes llegaron en septiembre de 1955 a ser vistas por la Comisión Interministerial. Se trataba de, Enrique Carulla, Joaquín Torrents, Malagarriaga y Cía., Miguél Dávila, Otto Felts, José Guerrero, Willy Schom, Intermundo, las Sociedades Anónimas Auto Remolques y Penélope, más dos iniciativas de Comercial Española Mediterránea; COMISIÓN INTERMINISTERIAL DE ZONAS FRANCAS, Sesión de 23/09/1955 y CIZF, Sesión de 28/05/1956.

¹²⁷ En el recinto andaluz se presentaron dos proyectos de Industrial Hispano Argentina, Trefilados Andaluces y Francisco Cañete, que llegaron a la Comisión Interministerial, la Nueva Aserradora Jerezana, Francisco Alfredo Serrano y Drogas y Suministros, que no lo hicieron, y la empresa de desguace de José

biendo solicitudes, siendo autorizada en este último una empresa dedicada al desguace de maquinaria¹²⁸.

En todo caso, esta reglamentación se mostró bastante inoperante no tanto porque hiciera depender cualquier resolución de los apoyos políticos con los que contaran el solicitante y los detractores, sino fundamentalmente por enfrentar al sistema a una paradoja que era incapaz de resolver: la existencia de empresas que, con capital nacional, extranjero o mixto y haciendo uso de insumos nacionales o foráneos, enviaban productos a mercados exteriores y al consumo interior¹²⁹. Rápidamente, en agosto de 1955 se aprobó un nuevo ordenamiento, cuyo reglamento estaba ya preparado ese noviembre¹³⁰. El procedimiento dispuesto en 1955 giraba en torno a una Comisión Interministerial, compuesta por el Subsecretario de Hacienda y los Directores Generales del Instituto Español de Moneda Extranjera, de Aduanas, Agricultura, Comercio, Política Arancelaria, Industria, Minas e Industrias Navales¹³¹. La Comisión estaba encargada de recibir las distintas solicitudes de instalación, evaluar cada una y elevar al Ministerio de Hacienda una propuesta contraria o favorable a la petición¹³². El estudio individualiza-

Manuel Pombo; Orden de 12/09/1952, Boletín Oficial del Estado, 18/09/1952, pp. 4268-4269, Orden 12/09/1952, Boletín Oficial del Estado 19/09/1952, p. 4285, Orden de 12/09/1952, Boletín Oficial del Estado 20/09/1952, p. 4304, Orden de 16/09/1952, Boletín Oficial del Estado 20/09/1952, p. 4304, Orden de 30/10/1952, Boletín Oficial del Estado 01/12/1952, p. 5789, Orden de 24/02/1953, Boletín Oficial del Estado 03/04/1953, pp. 1792-1793, CIZF, Sesión de 23/09/1955 y CIZF, Sesión de 28/05/1956.

¹²⁸ En agosto de 1953, la industria de desguace y reparación de maquinaria pesada de Pombo fue autorizada a establecerse en la Zona Franca gaditana; Orden de 17/07/1953, Boletín Oficial del Estado 01/08/1953, pp. 4683-4684.

¹²⁹ “Es indudable que los preceptos contenidos en dicha reglamentación [el Real Decreto Ley de 11 de junio de 1929] no se adaptan a las exigencias actuales del comercio exterior, en cuanto al régimen de divisas y al de licencias de importación y exportación [...] La aplicación de dicho Decreto [de 18 de abril de 1952] ha demostrado [...] que los resultados prácticos de sus preceptos no han sido eficientes si se tiene en cuenta que *las normas reguladoras de las licencias y del tráfico de divisas no prevén en forma concreta la modalidad del régimen de industrias en Zona Franca*, cuyas instalaciones pueden utilizar materias primas extranjeras o nacionales; trabajar con maquinaria de ambas procedencias y destinar los productos fabricados a la exportación y hasta en algunos casos al consumo nacional [...]”; Decreto de 10/08/1955, Boletín Oficial del Estado 09/09/1955, p. 5558. La cursiva es mía. DIRECCIÓN GENERAL DE COMERCIO Y POLÍTICA ARANCELARIA, Informe sobre industrias en Zonas Francas de 26/02/1955 e INSTITUTO ESPAÑOL DE MONEDA EXTRANJERA, Informe sobre industrias en Zonas Francas de 26/02/1955.

¹³⁰ Decreto de 10/08/1955, Boletín Oficial del Estado 09/09/1955, pp. 5558-5559 y Orden de 11/11/1955, Boletín Oficial del Estado 21/11/1955, p. 7002.

¹³¹ Decreto de 10/08/1955, Boletín Oficial del Estado 09/09/1955, art. 1.

¹³² Decreto de 10/08/1955, Boletín Oficial del Estado 09/09/1955, art. 4-5 y Orden de 11/11/1955, Boletín Oficial del Estado 21/11/1955, p. 7002. El Subsecretario de Hacienda señaló en la primera reunión que el principal cometido de la nueva Comisión sería “[...] obtener soluciones prácticas y eficaces [...] mediante contactos directos que constituyan [sic] al anterior sistema de informes separados, que no dio los resultados que se deseaban”; CIZF, Sesión de 23/09/1955.

do de cada expediente se mantuvo por exigencia del Instituto de Moneda¹³³, para poder controlar tanto las deliberaciones como las condiciones de establecimiento¹³⁴. Esto se debía a que la nueva normativa obligaba a los interesados a incluir en los estatutos un régimen de divisas y otro de licencias de importación, particulares a cada empresa¹³⁵.

Los Consorcios habían depositado grandes esperanzas en esta reforma, por entender que de ella dependía el futuro desarrollo industrial de las Zonas¹³⁶. Destaca que para referirse a este proceso no emplearan los términos *fomentar* o *reforzar* sino *vivificar* y *vitalizar* las Zonas Francas¹³⁷: darles vida¹³⁸. Así, los tres recintos, a través de sus respectivos Delegados, comenzaron a hacer objeciones a un proyecto que estaba siendo articulado sin contar con ellos. En representación de las tres Zonas, Luís de Galinsoga, el Delegado de Barcelona, solicitó que los Delegados formaran parte de la Comisión, que los expedientes fueran previamente informados por los Consorcios respectivos y que fueran resueltos en un máximo de tres meses, formalizándose además el trámite de

¹³³ CIZF; Ponencia de 11/03/1955. “[...] todo intento de establecimiento en Zonas Francas tiene que llevar anejo el estudio ponderado de cualquier posible riesgo o menoscabo de la industria nacional”; IEME, Informe sobre la Reforma de la legislación de las Zonas Francas, 06/03/1958.

¹³⁴ “[...] desde el punto de vista de nuestro Instituto se considera muy problemático cuanto pueda acordarse sobre las industrias a establecer en Zonas Francas, ya que indudablemente por la heterogeneidad de las factorías a establecer, cada caso requeriría un minucioso estudio [...] Cualquier Ponencia de otros Ministerios puede [...] venir a lesionar indirectamente en nuestra política monetaria”; IEME, Informe... op. Cit., de 26/02/1955.

¹³⁵ “El pleno funcionamiento de las Zonas Francas es considerado con especial interés por parte de la Superioridad, pretendiéndose evitar que el funcionamiento de dichas Zonas Francas sea como el de meros Depósitos Francos [...] Al concederse autorizaciones para el establecimiento de industrias [...] quede reglamentado el sistema que permita su funcionamiento”; CIZF, Ponencia de 07/12/1954. CZFB, Informe sobre la reforma de la legislación de las Zonas Francas, 11/11/1957.

¹³⁶ “[...] la necesidad de hacer viable el desenvolvimiento de las Zonas Francas, cuya misión primordial es, precisamente, la de poseer industrias de exportación [...] sin que puedan [...] quedar reducidas a simples almacenes de mercancías [...]”; Decreto de 10/08/1955, Boletín Oficial del Estado 09/09/1955, p. 5558. En la discusión del Proyecto de Decreto Galinsoga señaló que “[...] la única realidad existente en el momento es la factoría instalada por la SEAT, cuyo funcionamiento puede ser una iniciación [...] para futuras instalaciones que han de disfrutar de las necesarias ventajas para su desarrollo comercial, sobre bases que no se reduzcan a la simple posesión de terrenos en condiciones económicamente favorables”; CIZF, Ponencia de 03/05/1955. Incluso en el Consorcio de Vigo alguien, tal vez el Secretario General pues actuaba como asesor jurídico, llegó a hacer una anotación a lápiz sobre el mismo dossier del acta de la Comisión, en la que se podía leer: “El Decreto, con las garantías convenientes de tipo nacional, vendrá a ser la ‘modernización’ en parte de la vieja legislación sobre Zonas Francas, pues si estas han de interesar en el extranjero tienen que admitir capitales extranjeros, sin el freno actual”; CIZF, Sesión de 13/01/1956.

¹³⁷ Poco antes de aprobarse la nueva legislación, el empresario vigués Eugenio Fadrique afirmó “[...] encuentro acertadísimo la idea de vitalizar y actualizar la legislación [para poder] ofrecer más flexibilidad en sus actividades comerciales e industriales”; CZFV, ACE de 17/05/1955.

¹³⁸ A lo que Portanet añadió “[...] y esperanzas de que en breve plazo dicte el Gobierno alguna disposición importante que venga a dar vida práctica al ansiado desenvolvimiento comercial e industrial de las tres Zonas Francas de España”; CZFV, ACE de 17/05/1955.

apelación contra dictámenes denegatorios¹³⁹. Este procedimiento de recurso nunca fue reglamentado, manteniéndose adscrita toda queja al procedimiento ordinario; el plazo máximo se consideró excesivamente restringido y fue rechazado¹⁴⁰. Los anteproyectos de instalación pudieron ser vistos en primera instancia por los Consorcios, pero su pronunciamiento ni predisponía ni condicionaba el de la Comisión¹⁴¹. Por último, tras considerar innecesaria la presencia de los Delegados¹⁴², fueron finalmente incluidos con voz pero sin voto¹⁴³.

Cuadro 8.1 Empresas solicitantes de establecimiento en Zona Franca, 1955-61

Razón Social	Objeto	Zona Franca
Aluminios de Vigo, S.A.	Aluminio	Vigo
Armando Cossaer	Piedras Preciosas	Barcelona
Auto Remolques S.A.	Montaje Carrocerías Pegaso	Barcelona
Citroën Hispania	Automoción	Vigo
Comercial Española Mediterránea	Materias plásticas	Barcelona
Comercial Española Mediterránea	Pastas alimenticias	Barcelona
Cuet SA	Regenerados Plásticos	Barcelona
Emilio Palma González	Salsa Mayonesa	Cádiz
Emilio Palma González	Pimiento Molido	Cádiz
Enrique Carulla Parellada	Mermeladas y conservas de frutas	Barcelona
Factorías Oleícolas Industriales, S.A.	Refinería Aceites Vegetales	Cádiz
FEMSA	Equipos Eléctricos	Vigo
Ferroaleaciones de Vigo, S.A.	Aleaciones	Vigo
FINSAL - Cía. de Plásticos de Cádiz	Plásticos	Cádiz
Francisco Cañete	Toneles	Cádiz
Francisco Cañete	Cajas de cartón	Cádiz
Francisco Cañete	Mecanización Maderas	Cádiz
González Byass Cía	Embotellado Vinos y Coñac	Cádiz
Industrial Hispano Argentina	Sacos Algodón y Yute	Cádiz
Industrial Hispano Argentina	Cordelería Yute	Cádiz
Industrias Fores	Aparatos eléctricos	Barcelona
Intermundo	Electrodomésticos y neveras	Barcelona
Joaquín Torrents	Conservas de pescado	Barcelona
Johan Alvarwarnegard	Alfombras	Cádiz
José Gorchs Dot	Regenerados Plásticos	Barcelona
José Guerrero Salas	Transformación Pieles	Barcelona
José Manuel Veiga	Planchas termo-aislantes	Barcelona
José Reyes	Almacén piezas Automóvil	Cádiz
Le Groupe Technique S.A.	Conservas Marisco	Cádiz
Lloveras - SAICI	Prensado de Cacao	Barcelona

¹³⁹ CIZF, Sesión de 28/05/1956 y CIZF, Ponencia de 03/05/1955.

¹⁴⁰ CIZF, Ponencia de 03/05/1955.

¹⁴¹ Orden de 11/11/1955, Boletín Oficial del Estado 21//11/1955, art. 1.

¹⁴² Decreto de 10/08/1955, Boletín Oficial del Estado 09/09/1955, art. 3 y CIZF, Sesión de 28/05/1956.

¹⁴³ Orden de 11/11/1955, Boletín Oficial del Estado 21//11/1955, art. 1-2.

<i>Razón Social</i>	<i>Objeto</i>	<i>Zona Franca</i>
Luís Acuña Tomás	Nacarina	Barcelona
Malagarriaga Cía	Confección Calzado	Barcelona
Manuel Brustenga Oller	Auxiliar Automóvil	Barcelona
Miguel Dávila	Perfumes y jabones	Barcelona
Moner y Llacuna	Extracción Aceites	Barcelona
Moroccan Exporters Co S.A.	Transformación hortofrutícola	Cádiz
Otto Felts de la Roca	Poliestireno	Barcelona
Penélope Ltda. S.A.	Perfumes y jabones	Barcelona
Peninsular Maderera	Trabajado de Madera	Vigo
Pittsburgh-Des Moines Steel Co	Depósitos Metálicos	Cádiz
Rivelot y Cía	Tapones "Corona"	Cádiz
Salvador Raich	Pinturas	Barcelona
Tapón Corona	Tapones "Corona"	Barcelona
Transformados Cárnicos	Preparación de carnes	Barcelona
Trefilados Andaluces	Alambres y clavos	Cádiz
Ventura Villar Otero	Transformación Plásticos	Vigo
Willy J. Schom	Aparatos de precisión	Barcelona
Fuente: Elaboración propia a partir de COMISIÓN INTERMINISTERIAL DE ZONAS FRANCAS, Varias Sesiones.		

La Comisión comenzó a funcionar de forma efectiva a comienzos de 1956, convirtiéndose desde el principio en una oficina donde las solicitudes eran tramitadas, demoradas y, mayoritariamente, rechazadas¹⁴⁴. La obligación de volver a iniciar los veintidós expedientes existentes desde antes de 1955, actualizando las solicitudes a la nueva normativa¹⁴⁵, puso fin a siete proyectos¹⁴⁶. Uno de los que prosiguió fue Pittsburg-Des Moines Steel Co., una acería a instalar en Cádiz para construir oleoductos y componentes de refinerías¹⁴⁷. Este proyecto se vio paralizado por una única impugnación¹⁴⁸, y sólo el hecho de ser una empresa incluida en los acuerdos con Estados Unidos permitió

¹⁴⁴ Ya en mayo de 1956 los Delegados de las tres Zonas Francas se lamentaron: “[...] convendría recapitular sobre los antecedentes que dieron origen a la creación de esta Comisión, con el fin de evitar que una atención excesivamente rígida de la misma pudiera conseguir finalidades contradictorias a las motivaciones que la originan [...] Si por unos u otros motivos continúa esta Comisión rechazando peticiones de industrias, es innegable que habremos segado esta corriente de iniciativas industriales que de modo tan vigoroso acaba de nacer [...] Tenemos la esperanza de que cuando esta Comisión considere de nuevo esta y otras peticiones de industrias en otras Zonas, también rechazadas en principio, se imponga un criterio más liberal [...]”; CIZF, Sesión de 28/05/1956. El Delegado de Cádiz, Sánchez Cosío, señaló que en la Comisión Interministerial “[...] por falta de una declaración de principios, se pretenden examinar las peticiones recibidas bajo el prisma [...] de la legislación vigente para la concesión de industrias nacionales”; CZFC, Informe sobre la reforma de la legislación de las Zonas Francas, 31/10/1957.

¹⁴⁵ Decreto de 10/08/1955, Boletín Oficial del Estado 09/09/1955, art. Transitorio y CIZF, Sesión de 13/01/1956.

¹⁴⁶ CIZF, Sesión de 28/05/1956.

¹⁴⁷ CIZF, Sesión de 17/02/1956.

¹⁴⁸ CIZF, Sesión de 17/02/1956 y CIZF, Sesión de 28/05/1956.

su ulterior autorización¹⁴⁹. Otra de las que volvió a instar su solicitud fue Otto Felts para instalar en el recinto barcelonés una fábrica de plásticos¹⁵⁰. Este proyecto fue impugnado por UNQUINESA que aseguraba tener planteada una factoría similar en Bilbao, en régimen común¹⁵¹. No importaron los 65 escritos de apoyo que certificaban el desabastecimiento del mercado nacional¹⁵² ni que la planta de UNQUINESA aún no estuviera en funcionamiento¹⁵³. Tampoco influyó que esta empresa dependiera tecnológica y financieramente del exterior, mientras que Otto Felts era uno de los líderes mundiales del sector¹⁵⁴. La solicitud fue sistemáticamente aplazada y en 1959, tras cinco años de trámites, Felts desistió de su proyecto¹⁵⁵.

Cuadro 8.2 Empresas solicitantes ante la Comisión Interministerial, 1955-61

Razón Social	Solicitud	Actualización (A) (B)		Denegación	Abandono	Autorización
Com. Española Mediterránea	1952			may-56		
Enrique Carulla Parellada	1952			may-56		
Joaquín Torrents	1952			may-56		
Malagarriaga y Cía	1952	x			mar-59	
Penélope Ltda. S.A.	1952			may-56		
Industrial Hispano Argentina	1952	x				O 17/07/1953
Trefilados Andaluces	1952	x		may-59		
Com. Española Mediterránea	1953			may-56		
Miguel Dávila	1953			may-56		
Willy J. Schom	1953			may-56		
Francisco Cañete	1953	x		may-59		
Auto Remolques S.A.	1954	x			mar-59	
Otto Felts de la Roca	1954	x			may-59	

¹⁴⁹ CIZF, Sesión de 22/02/1957, Decreto de 05/04/1957, Boletín Oficial del Estado 16/04/1957, pp. 428-429 y CIZF, Sesión de 05/07/1957.

¹⁵⁰ CIZF, Sesión de 28/05/1956.

¹⁵¹ CIZF, Sesión de 28/05/1956 y CIZF, Sesión de 22/02/1957.

¹⁵² El Secretario General del Consorcio barcelonés abundaba en las ventajas del régimen franco ante la escasez de suministros del mercado interior: “[...] siendo para la economía nacional lógicamente beneficioso que los consumidores del producto lo compren en Zona Franca más barato que en el extranjero”; CIZF, Sesión de 28/05/1956.

¹⁵³ “[...] con todos los respetos que merecen las ampliaciones de industrias ya establecidas, no deben sus planes futuros impedir la reglamentaria aplicación del precepto [...] lo contrario sería considerar un futuro como preexistencia”; CZFB, Informe... op. Cit., 11/11/1957.

¹⁵⁴ CIZF, Sesión de 22/02/1957.

¹⁵⁵ CIZF, Sesión de 13/05/1959.

<i>Razón Social</i>	<i>Solicitud</i>	<i>Actualización</i>		<i>Denegación</i>	<i>Abandono</i>	<i>Autorización</i>
Francisco Cañete	1954	x	x			
Industrial Hispano Argentina	1954	x		jun-57		
Intermundo	1955	x			may-56	
José Guerrero Salas	1955			may-59		
PDM Steel Co	1955	x				D 05/04/1957
Industrias Fores	1956				nov-61	
José Gorchs Dot	1956			may-59		
José Manuel Veiga	1956				nov-61	
Moner y Llacuna	1956			may-59		
Salvador Raich	1956			may-59		
Tapón Corona	1956				nov-61	
Emilio Palma	1956			may-59		
Emilio Palma	1956			may-59		
Francisco Cañete	1956		x			
González Byass Cía	1956		x			
Johan Alvarwarnegard	1956				dic-58	
Rivelot y Cía	1956			may-59		
Lloveras - SAICI	1957				may-59	
Manuel Brustenga Oller	1957		x		nov-61	
Aluminios de Vigo, S.A.	1957					O 08/11/1958
Citroën Hispania	1957					O 31/07/1957
Ferroaleaciones de Vigo, S.A.	1957					O 10/03/1960
Peninsular Maderera	1957		x		nov-61	
FEMSA	1957				mar-60	
Cuet SA	1958			may-59		
Luís Acuña Tomás	1958		x		nov-61	
Le Groupe Technique S.A.	1958			may-59		
Moroccan Exporters Co S.A.	1958			may-59		
José Reyes	1958				nov-61	
Ventura Villar Otero	1958			may-59		
Armando Cossaer	1959			mar-60		
FOI, S.A.	1959					O 28/02/1961
FINSAI	1960					O 28/02/1961
Transformados Cárnicos	1961			nov-61		

(A): Orden de 11/11/1955, Boletín Oficial del Estado 21/11/1955, p. 7002.

(B): Decreto Ley de 21/07/1959, Boletín Oficial del Estado 22/07/1959, pp. 10005-10007.

Fuente: Elaboración propia a partir de CIZF, Varias Sesiones.

Industrias Forés, también en Barcelona, tampoco corrió mejor suerte. Esta firma pretendía instalar una planta de componentes de automoción, para lo que recibió el apoyo de Motor Ibérica, Vespa, Moto-Gucci y otros ensambladores a los que suministraba¹⁵⁶. Pero la Comisión rechazó su establecimiento escudándose en la cerrada oposición de otros fabricantes auxiliares, que alegaban que el mercado interior ya estaba sobradamente abastecido y que Forés incurriría en competencia desleal¹⁵⁷. De nada sirvió señalar el acceso a la tecnología y a los capitales extranjeros, ni recordar que el producto obtenido estaba sujeto a licencias, cupos y derechos de arancel en su introducción al mercado nacional¹⁵⁸. Más insólito aún fue el caso de Industrial Hispano Argentina que planeaba producir en el recinto gaditano sacos y cuerdas de yute con destino a la exportación¹⁵⁹. Esta fibra tenía que ser importada y estaba sujeta a contingentes y a estrictos criterios de Admisión Temporal¹⁶⁰. La solicitud fue rechazada por García Usano, Director General de Industria, asegurando que muy pronto los mercados exteriores serían abastecidos por... ¡la producción nacional de yute!¹⁶¹.

El Ministerio de Industria y Comercio así como el Instituto de Moneda denunciaban todas las solicitudes de instalación haciéndolas sospechosas de competencia desleal y aún de contrabando¹⁶². Sostenían que toda mercancía que se quisiera introducir en un recinto franco debía someterse a las formalidades de importación vigentes¹⁶³, olvidando que tales requisitos se limitaban al despacho de los géneros desde un Depósito o Zona al mercado interior¹⁶⁴. Argüían que la exportación era la única razón de ser de

¹⁵⁶ CIZF, Sesión de 02/10/1957 y CIZF, Sesión de 10/03/1960.

¹⁵⁷ CIZF, Sesión de 02/10/1957 y CIZF, Sesión de 13/05/1959.

¹⁵⁸ CIZF, Sesión de 02/10/1957

¹⁵⁹ CIZF, Sesión de 22/02/1957.

¹⁶⁰ Luís de Galinsoga señaló que Industrial Hispano Argentina “[...] es precisamente un caso típico de establecimiento en la Zona Franca [...] de una industria que puede manipular –revalorizándola– una primera materia de imprescindible origen extranjero”; CZFB, Informe... op. Cit., 11/11/1957.

¹⁶¹ CIZF, Sesión de 22/02/1957 y CIZF, Sesión de 05/07/1957.

¹⁶² DIRECCIÓN GENERAL DE INDUSTRIA, Informe sobre la reforma de la legislación de las Zonas Francas, 25/02/1958, IEME, Informe... op. Cit., 06/03/1958 y DGCPA, Informe sobre la reforma de la legislación de las Zonas Francas, 21/03/1958.

¹⁶³ CIZF, Sesión de 17/02/1956 y CIZF, Sesión de 28/05/1956.

¹⁶⁴ Sánchez Cossío se esforzaba por recordar que no había peligro de competencia desleal desde las Zonas Francas “[...] puesto que sus productos, para ser introducidos en España, necesitarán siempre de una licencia de importación y la disponibilidad de divisas a favor del comprador”; CZFC, Informe... op. Cit., 31/10/1957.

la franquicia arancelaria¹⁶⁵ y se empeñaban en no entender qué necesidad había de franquicia arancelaria si el producto estaba destinado al mercado nacional¹⁶⁶. Obviaban además la diferencia que la norma aduanera establecía entre operaciones comerciales e industriales... para oponerse a todas ellas¹⁶⁷. Su postura se apoyaba en el rechazo de muchos empresarios a la competencia exterior e incluso a la interior, preocupados por conservar el *statu quo* existente¹⁶⁸. Pensando en las Industrias de Interés Nacional o en el crédito vinculado al Instituto para la Reconstrucción Nacional, Portanet recordó a quienes así pensaban que las ayudas a las empresas eran mayores en el régimen común que en el franco¹⁶⁹, cuyas ventajas se limitaban a la franquicia arancelaria y al acceso a bienes, capitales y servicios provenientes del exterior¹⁷⁰.

Entre 1956 y 1958 se habían presentado a la Comisión cuarenta solicitudes¹⁷¹, de las que sólo PDM Steel Co. en Cádiz y Citroën en Vigo habían sido autorizadas y comenzado a funcionar¹⁷². Ante esta situación, los tres Delegados solicitaron la confección de una lista de industrias cuyo establecimiento en Zona Franca se considerara in-

¹⁶⁵ CIZF, Sesión de 13/05/1959. “[...] sólo deben establecerse industrias esencialmente exportadoras, con independencia de cualquier otra consideración”; CIZF, Sesión de 02/06/1964.

¹⁶⁶ Desde los recintos francos se recordaba continuamente la ventaja de “[...] disponer de productos que, por haber sido industrializados en las Zonas, pueden obtenerse en condiciones más favorables [...] que el que representa adquirir el producto elaborado totalmente en el extranjero”; CZFB, Informe... op. Cit., 11/11/1957.

¹⁶⁷ CIZF, Sesión de 17/02/1956.

¹⁶⁸ Con respecto al proyecto de un fabricante de componentes de automoción que quería instalarse en la Zona Franca de Barcelona, el empresario bilbaíno Emilio Echevarría, en nombre de SEIDA, señaló que “[...] existe una magnífica industria nacional de radios, instalaciones de parabrisas, accesorios diversos y todos los elementos que se pretenden importar, siendo obligación patriótica el defender dicha industria nacional creada con tanto esfuerzo y sacrificio”; CIZF, Sesión de 28/05/1956. García Usano, el representante de Industria en la Comisión, expresaba claramente su visión del que debía ser el tejido empresarial del país: “[...] el mismo espíritu de ansiedad que existe para instalar fábricas en Zona Franca, existe también para hacerlo en territorio común, siendo preciso actuar con suma prudencia a fin de evitar un exceso de instalaciones que redundaría en perjuicio de la economía nacional”; CIZF, Sesión de 14/10/1958.

¹⁶⁹ El Instituto de la Moneda no dudaba en afirmar que “[...] las industrias que se enclavan en las Zonas Francas van a gozar de beneficios de todos órdenes, que las ponen en trato muy desigual a las situadas dentro de nuestra Nación”; IEME, Informe... op. Cit., 06/03/1958. CIZF, Sesión de 01/12/1960.

¹⁷⁰ CIZF, Ponencia de 03/05/1955 y CPFB, Informe... op. Cit., 11/11/1957.

¹⁷¹ “Fortalecidos los Consorcios con la eficacia procesal del Decreto de 10 de agosto de 1955 [...] comenzaron a recibir peticiones para la instalación de industrias exportadoras en sus respectivos recintos. La mayoría de esas peticiones venían animadas por la experiencia y el capital extranjero [para] producir en Zona Franca [...] en gran volumen y para fuera, en condiciones de libertad y economía que les permita competir en los mercados mundiales”; CZFV, Informe sobre la reforma de la legislación de las Zonas Francas, 05/11/1957.

¹⁷² Galinsoga lamentó que las “[...] gestiones efectuadas conjuntamente con los Delegados de Cádiz y Vigo, para que se autoricen industrias en Zona Franca [...] hasta la fecha, no hayan dado resultado [...] se debería recabar del Ministro de Hacienda una decisión sobre tal problema que equivale a la revalorización del patrimonio del Consorcio, o sea, de la Zona Franca”; CZFB, AP de 30/06/1960.

admisible¹⁷³. De esta manera los Consorcios pretendían alcanzar una mínima articulación de las reglas de juego, evitar las actividades incluidas en esa nómina y despejar el camino a las que hubieran quedado libres¹⁷⁴. Pero ese listado no estuvo disponible hasta mayo de 1959, casi un año después de que fuera pedido¹⁷⁵, y hacía caso omiso de la distinción establecida en 1929 en virtud de la existencia y del dinamismo exportador de cada sector¹⁷⁶. Para el departamento de Industria bastaba la mera presencia en España de una firma o incluso su promesa de establecimiento para vetar esa actividad en las Zonas Francas¹⁷⁷. Así las solicitudes pendientes de resolución fueron clasificadas en tres grupos: en el primero se ubicaron las doce solicitudes que se consideraban inadmisibles que fueron inmediatamente eliminadas, sin derecho a réplica, en el segundo las empresas admisibles y en el tercero las industrias posibles¹⁷⁸. Los proyectos contenidos en estos dos grupos quedaron postergados en interminables papeleos, salvo algunos... que tuvieron la fortuna de ser denegadas pronto¹⁷⁹.

La reforma de 1955 incluía también la posibilidad de revisar la legislación de los recintos francos¹⁸⁰, que no había experimentado ningún cambio importante desde 1930. Los Consorcios eran partidarios de mantener Depósitos y Zonas bajo su normati-

¹⁷³ CIZF, Sesión de 26/06/1958.

¹⁷⁴ CZFB, AP de 27/12/1960.

¹⁷⁵ “[...] el establecimiento de industrias depende de la Comisión Interministerial, la cual, hasta la fecha, no ha dado la lista de las industrias que se podrán establecer en Zona Franca [...]”; CZFB, AP de 19/12/1958. CIZF, Sesión de 13/05/1959.

¹⁷⁶ El representante de Industria argumentaba que “[...] si son o no exportadoras en modo alguno se ajusta a las condiciones que en las circunstancias actuales regulan el desarrollo industrial”; DGI, Informe... op. Cit., 25/02/1958. A lo que el Delegado de Cádiz respondió que “[...] si no se respeta el criterio establecido en la Reglamentación de Zonas francas sobre clasificación de industrias cuando en el ámbito nacional las similares tengan un área de exportación casi nulo, y sobre todo si no se aplican estrictamente las bases que fueron preestablecidas en principio para todas las industrias solicitantes en cuanto a moneda y licencias, se podría dar el caso de que el capital extranjero acudiera con sus industrias a otras Zonas próximas, como ocurre con Tánger y Gibraltar, donde encuentran mayores facilidades”; CIZF, Sesión de 22/02/1957. CIZF, Sesión de 13/05/1959.

¹⁷⁷ “[...] la aplicación literal y estricta de la legislación antigua, si no se interpreta con cierta flexibilidad y un criterio coincidente con el que inspira la industrialización del país, puede frenar proyectos y programas vitales”; DGI, Informe... op. Cit., 25/02/1958. José Romy, el Secretario General del Consorcio de la Zona Franca de Barcelona, denunció que el listado de Industria “[...] fundamenta su clasificación en la existencia o no existencia en territorio común, con tendencia a que las primeras ya no deben ser consideradas”; CIZF, Sesión de 13/05/1959.

¹⁷⁸ “[...] se ha estimado más procedente hacer como un primer avance de aquellas industrias que por existir ya en territorio nacional, su implantación en Zona Franca pueda perjudicarles y, por lo tanto, no sea conveniente su establecimiento”; DGI, Listado de Industrias en Zonas Francas, 05/03/1959.

¹⁷⁹ CIZF, Sesión de 13/05/1959.

¹⁸⁰ Decreto de 10/08/1955, Boletín Oficial del Estado 09/09/1955, art. 7 y CZFB, AP de 29/12/1959.

va específica¹⁸¹, e inicialmente se mostraron proclives a una actualización de la misma que garantizara la independencia del régimen franco y de sus actividades respecto de las disposiciones y de la política económica vigente entonces en el país¹⁸². En este empeño contaban con el apoyo de Ramón Orbe y Santiago Basanta, Director General de Aduanas y Subsecretario de Hacienda respectivamente con Francisco Gómez de Llano como Ministro de Hacienda¹⁸³, e incluso puntualmente del representante de Comercio¹⁸⁴. Pero la situación se deterioró rápidamente no sólo por la actitud de los representantes de Industria, Comercio y Moneda en la Comisión, sino también porque con el cambio de Gobierno de 1957 Orbe y Basanta fueron sustituidos por Teoprépidos Cuadrillero y Alfredo Cejudo que, en las antípodas de sus predecesores, se alinearon con los detractores de la franquicia arancelaria¹⁸⁵. No deja de ser curioso que este giro se produjera con la llegada al Ministerio de Navarro Rubio, que ha pasado como uno de los artífices de la estabilización y de la apertura¹⁸⁶. Ante esta tesitura los Delegados

¹⁸¹ CIZF, Sesión de 28/05/1956 y CZFC, Informe... op. Cit., 31/10/1957. “De momento no debe plantearse ninguna revisión a fondo de la actual legislación sobre Zonas Francas, para evitar recelos al capital extranjero”; CZFV, Informe... op. Cit., 05/11/1957.

¹⁸² En 1950, Pedro Gual Villalbí, defendiendo el carácter específico de las Zonas Francas, había señalado que “[...] las inspecciones y determinadas intervenciones administrativas, que son justificadas o inexcusables en el ámbito económico nacional, no tienen razón de existir dentro del territorio franco. Precisamente en la exención de tributos interiores, de fiscalizaciones y de normas de intervención está la principal ventaja de las instituciones de franquicia [...]”; CZFB, AP de 24/05/1950. “Los fundamentos y finalidad de las Ley de Ordenación Industrial, son por completo diferentes de los que inspiran la creación y reglamentación de las Zonas Francas [...] resulta notorio que los preceptos de la Ley de Ordenación Industrial, aplicados íntegramente, habrían de constituir insuperables trabas de fondo y forma para el desenvolvimiento de industrias que en la Zona Franca puedan establecerse”; CZFB, Informe... op. Cit., 11/11/1957.

¹⁸³ CIZF, Sesión de 13/01/1956 y CIZF, Sesión de 17/02/1956.

¹⁸⁴ Juan Antonio Massa, Director General de Comercio y Política Arancelaria, afirmó que someter las Zonas Francas a la legislación ordinaria “[...] haría que las Zonas perdieran la libertad que en el aspecto industrial precisa para que en ellas puedan instalarse cuantas industrias no existan en España [...] se correría con esto el riesgo de que las empresas extranjeras que tienen el decidido propósito de participar con su capital [...] desistieran de ello”; DGCPA, Informe... op. Cit., 21/03/1958.

¹⁸⁵ La posición de Industria insistía en que “[...] debía ser revisada la legislación sobre instalación de industrias en Zona Franca anterior a la Ley de ordenación y Defensa de la Industria del año 1939, para evitar que en aquella permanezcan elementos contrarios a los de la de Ordenación y Defensa [...]”; DIRECCIÓN GENERAL DE INDUSTRIAS NAVALES, Informe sobre la reforma de la legislación de las Zonas Francas, 13/02/1958. Ante las propuestas de reforma legislativa elevadas por los tres Consorcios, Alfredo Cejudo señaló que “[...] a las industrias de Zona Franca les corresponde su legislación específica [...] sin embargo [...] la propia Comisión Interministerial tiene libertad y facultades para estudiar cada por cada, incluso orientándose e inspirándose, al resolverlos, en la legislación de 1939”; CIZF, Sesión de 26/06/1958.

¹⁸⁶ TAMAMES, Ramón, *Estructura Económica de España*, Madrid, 1960, pp. 573-575, FERNÁNDEZ CLEMENTE, Eloy, “Mariano Navarro Rubio”, en FUENTES QUINTANA, Enrique (ed.), *La Hacienda en sus Ministros. Franquismo y democracia*, Zaragoza, 1997, pp. 56-72 y ESTAPÉ RODRÍGUEZ, Fabián, *Sin acuse de recibo*, Barcelona, 2000, pp. 187-203.

pasaron de una moderada confianza en la reforma a rechazar de plano toda revisión legislativa, temiendo que, dado el equilibrio de fuerzas existente, se aprovechara para liquidar el régimen franco existente¹⁸⁷.

La progresiva pérdida de contenido de la Comisión se plasmó en la decreciente frecuencia de sus sesiones y tras el verano de 1959 pasó a reunirse cada diez meses o más¹⁸⁸. A pesar de la confianza depositada por los Consorcios en la retórica liberalizadora¹⁸⁹ del Decreto Ley de Ordenación Económica de julio de 1959¹⁹⁰, la Administración se apoyó precisamente en esa apertura para endurecer las restricciones a los recintos francos, sosteniendo lo superfluo de tales instituciones¹⁹¹. Los guardianes de la economía *nacional*, en su oposición al régimen franco, se esforzaban en olvidar los límites de esa apertura. La libertad interna, al menos en el terreno económico, exigía eliminar los Organismos autónomos¹⁹² pero éstos eran muchos, su liquidación fue paulatina y siempre incluía una cláusula que preservaba parte de sus competencias¹⁹³. La exterior

¹⁸⁷ CIZF, Sesión de 17/02/1956, CZFV, Informe... op. Cit., 05/11/1957 y CIZF, Informe de los Delegados de las Zonas Francas sobre la instalación de industrias, 22/12/1959.

¹⁸⁸ Ya a comienzos de 1958 Sánchez Cossío, el entonces Delegado de Cádiz, reconoció a Portanet que “estoy de acuerdo con usted en la conveniencia de acelerar la convocatoria de la próxima reunión [...] pero como fuimos nosotros mismos quienes llegamos a la conclusión [...] de que era inútil toda reunión sin que conociéramos previamente el criterio del Gobierno, pudiera parecer contradictorio el que ahora solicitáramos dicha convocatoria sin haber obtenido la enunciación de tales principios”; CIZF, Sesión de 26/06/1958. CIZF, Sesión de 10/03/1960, CIZF, Sesión de 02/06/1964 y CIZF, Sesión de 11/03/1966.

¹⁸⁹ “[...] el Decreto-Ley que a continuación se articula establece la liberalización progresiva de la importación de mercancías y, paralelamente, la de su comercio interior; autoriza la convertibilidad de la peseta y una regulación del mercado de divisas [...]”; Decreto Ley de 21/07/1959, Boletín Oficial del Estado 22/07/1959, p. 10005.

¹⁹⁰ A finales de 1959 los tres Delegados señalaban que la Comisión se había “[...] encontrado frecuentemente dificultada su actuación por la oposición existente entre los principios de economía liberal [...] y las normas rectoras, hasta fecha muy reciente, de nuestro comercio exterior y del resto de la economía nacional en el interior [...] Afortunadamente [...] ha cambiado radicalmente la orientación económica que ha de regir en el futuro en el comercio interior y exterior de España”; CIZF, Informe de los Delegados... op. Cit., 22/12/1959.

¹⁹¹ Para el Director General de Aduanas a finales de 1961 “[...] no se aprecian claras y concretas las variaciones que se asegura ha experimentado la cuestión económica, en cuanto pueda afectar a Zonas Francas desde el año 1959”; CIZF, Sesión de 08/11/1961.

¹⁹² Decreto Ley de 21/07/1959, Boletín Oficial del Estado 22/07/1959, art. 2. ULLASTRES, Alberto, “El Plan de Estabilización de la economía española: realizaciones y perspectivas”, original de 1960, en ROS HOMBRAVELLA, Jacint (Ed.), *Trece economistas españoles ante la economía española*, Oikos-Tau, Barcelona, 1975, pp. 53-79 y JANÉ SOLÀ, Josep, “Los frenos al desarrollo económico español”, original de 1972, en ROS HOMBRAVELLA, Jacint (Ed.), *Trece economistas...* op. Cit., pp. 257-262.

¹⁹³ “Si algunas de las funciones hasta ahora confiadas a los Organismos suprimidos [...] resultan compatibles con la ordenación económica establecida por el Decreto-Ley de veintiuno de julio último, y se estima conveniente su mantenimiento, serán en adelante asumidas por la Dirección General que en cada caso señalen los Ministros competentes”; Decreto de 12/09/1959. Boletín Oficial del Estado 16/09/1959, art. 2. Ver además: Decreto de 15/10/1959, Boletín Oficial del Estado 17/10/1959, art. 4, Decreto de

requería liberar tanto el tráfico de mercancías de las restricciones cuantitativas¹⁹⁴ como la inversión extranjera en España¹⁹⁵. Ésta no estuvo plenamente permitida hasta abril de 1963¹⁹⁶ y el comercio continuó sujeto a licencias mientras no se extendieron las listas que, nominativamente, restituían la libre importación de cada género¹⁹⁷. Al lado de este régimen se implementaron unos cupos globales, antesala de la libre circulación, los contingentes bilaterales y el Comercio de Estado¹⁹⁸. Además, el nuevo Arancel de 1960, bajo el cual debía funcionar el comercio liberalizado, dispuso una tarificación caótica con unos derechos muy elevados¹⁹⁹.

26/11/1959, Boletín Oficial del Estado 01/12/1959, art. 4, Decreto de 10/12/1959, Boletín Oficial del Estado 14/12/1959, art. 4 y Decreto de 26/12/1963, Boletín Oficial del Estado 30/12/1963, art. 2.

¹⁹⁴ Decreto Ley de 21/07/1959, Boletín Oficial del Estado 22/07/1959, art. 2 y 13.

¹⁹⁵ Decreto Ley de 21/07/1959, Boletín Oficial del Estado 22/07/1959, art. 5. Cfr. GARRIGUES DÍAZ-Cañabate, Antonio, “Créditos e inversiones extranjeras en España”, *Conferencia pronunciada ante la American Chamber of Commerce in Spain*, Madrid, 1956. Esta autor señalaba en esa conferencia que el Instituto Español de Moneda Extranjera “ha conseguido un gran crédito, una gran solvencia internacional, puesto que ha acreditado a la economía española, al Estado Español, como un Estado que paga siempre sus compromisos [...] Esta política que consiste en estar atentos a este equilibrio de recursos y obligaciones exteriores debe asegurarse y continuarse a toda costa [...] la única rectificación que podría hacerse, en cuanto fuera posible, en cuanto nuestro Gobierno la considerase practicable, sería pasar [...] del sistema bilateral de intercambio al sistema multilateral”.

¹⁹⁶ Decreto Ley de 27/07/1959, Boletín Oficial del Estado 28/07/1959, pp. 10197-10198, Orden de 24/12/1959, Boletín Oficial del Estado 31/12/1959, p. 16668, Orden de 11/08/1961, Boletín Oficial del Estado 23/10/1961, p. 15176, Orden de 15/03/1962, Boletín Oficial del Estado 16/03/1962, pp. 3618-3623, Decreto de 17/05/1962, Boletín Oficial del Estado 18/05/1962, p. 6662 y Decreto de 13/04/1963, Boletín Oficial del Estado 19/04/1963, p. 6544.

¹⁹⁷ La primera relación de mercancías liberalizadas se dispuso pronto, antes de acabar julio de 1959, pero las siguientes se prolongaron durante buena parte de la década siguiente; Orden de 29/07/1959, Boletín Oficial del Estado 30/07/1959, pp. 10336-10339, Resolución de 23/03/1960, Boletín Oficial del Estado 01/04/1960, pp. 4220-4221, Resolución de 07/12/1960, Boletín Oficial del Estado 09/12/1960, pp. 16946-16951, Resolución de 17/03/1961, Boletín Oficial del Estado 20/03/1961, pp. 4287-4294, Resolución de 19/07/1961, Boletín Oficial del Estado 24/07/1961, pp. 11036-11038, Resolución de 07/02/1962, Boletín Oficial del Estado 09/02/1962, pp. 2001-2005, Resolución de 26/06/1962, Boletín Oficial del Estado 29/06/1962, pp. 9152-9163, Resolución de 22/02/1963, Boletín Oficial del Estado 01/03/1963, pp. 3515-3516, Resolución de 21/11/1964, Boletín Oficial del Estado 23/11/1964, pp. 15421-15423, Resolución de 18/05/1965, Boletín Oficial del Estado 22/05/1965, pp. 7277-7279 y Resolución de 17/02/1966, Boletín Oficial del Estado 22/02/1966, pp. 2151-2153. Además, hasta mediados de 1962 no se autorizó la libre circulación por el interior del país de las mercancías cuya importación estuviese ya liberalizada; Orden de 18/05/1962, Boletín Oficial del Estado 24/05/1962, p. 7040.

¹⁹⁸ Orden de 05/08/1959, Boletín Oficial del Estado 06/08/1959, pp. 10639-10640. FUENTES QUINTANA, Enrique, “La exportación en el desarrollo económico español”, *Información Comercial Española*, n° 346, 1962, pp. 129-130, BENGOCHEA CALVO, José María y JULIA DIEZ DE RIVERA, Camilo Javier, “Los regímenes del comercio de importación, el Comercio Liberado y el Comercio Globalizado”, *Información Comercial Española*, n° 438, 1970, pp. 117-134, BENGOCHEA CALVO, José María, GUTIÉRREZ ESCUDERO, Gregorio y GARCÍA DÍEZ, Juan Antonio, “Comercio de importación no liberado ni globalizado”, *Información Comercial Española*, n° 439, 1970, pp. 169-175 y ARENCIBIA ROCHA, Juan, “Comercio de Estado”, *Información Comercial Española*, n° 440, 1970, pp. 155-165.

¹⁹⁹ El Arancel de 1960 adaptó su estructura a la nomenclatura GATT, pero en su tarificación se distinguían entre derechos definitivos y transitorios, más elevados y sobre los que se establecieron las negocia-

Era precisamente esta protección el escenario en el que el régimen franco debía haber recuperado toda su razón de ser, pero la Administración se esforzó en ignorarlo y mantuvo cerradas casi todas las puertas²⁰⁰. A partir de 1959 el principal mecanismo para impedir que nuevas empresas se instalaran en las Zonas Francas fue la demora. Aprovechando el denominado *plan de estabilización*, se exigió a los solicitantes volver a iniciar todos los trámites para adecuarlos a la nueva política económica²⁰¹. Para los proyectos más veteranos era la segunda vez que debían adaptar su solicitud a un cambio normativo²⁰². Aunque algunos renunciaron, otros muchos siguieron adelante²⁰³. De éstos, casi todos se vieron sometidos a interminables formalidades hasta que eran denegados, el interesado desistía o se concedía la ansiada autorización²⁰⁴. Pero incluso en este caso, que en los años sesenta fue algo más común que en el decenio anterior²⁰⁵, a las complicaciones motivadas por la tardanza se sumaron las condiciones de funcionamiento exigidas a la empresa que, generalmente, comprometían la viabilidad técnica y económica del proyecto²⁰⁶.

ciones con el GATT, a parte de los derechos móviles. Incluso siguió vigente la Ordenanza de Aduanas de 1924 a pesar de lo mucho que las técnicas aduaneras y el comercio internacional habían evolucionado desde aquella fecha. *Adhesión de España al Convenio sobre la nomenclatura para la clasificación de mercancías*, 15/12/1960, Boletín Oficial del Estado 23/09/1961, pp. 13814-13816. TAMAMES, Ramón, “La adhesión de España al GATT”, *Información Comercial Española*, n° 361, 1963, pp. 29-38, PINO GARCÍA, Federico, “Tres años de modificaciones arancelarias. El Arancel de 1960, hoy”, *Información Comercial Española*, n° 361, 1963, pp. 63-64, PINO GARCÍA, Federico, “El Arancel como instrumento de política económica”, *Información Comercial Española*, n° 404, 1967, pp. 151-158, y GUTIÉRREZ ESCUDERO, Gregorio y BENGOCHEA CALVO, José María, “El Arancel (I)”, *Información Comercial Española*, n° 442, 1970, pp. 91-103.

²⁰⁰ CZFB, AP de 29/11/1962.

²⁰¹ CIZF, Sesión de 10/03/1960.

²⁰² Ya en 1952 las instancias ya depositadas ante el Ministerio de Hacienda tuvieron que adaptar su solicitud a las nuevas normas establecidas en la reforma de abril de ese año; Decreto de 18/04/1952, Boletín Oficial del Estado 04/05/1952, art. 3.

²⁰³ A mediados de los años sesenta García Usano fue sustituido por Sánchez Asiaín al frente de la Dirección General de Industria y como azote de las pretensiones de los recintos francos: “[...] la fabricación proyectada no se adapta a los términos que requiere la legislación vigente en España en este tipo de industrias [...] por lo que debe rechazarse la petición”; CIZF, Sesión de 02/06/1964.

²⁰⁴ CIZF, Sesión de 08/11/1961, CIZF, Sesión de 02/06/1964 y CIZF, Sesión de 11/03/1966.

²⁰⁵ Orden de 28/02/1961, Boletín Oficial del Estado 21/03/1961, pp. 4348-4349 y Orden de 28/02/1961, Boletín Oficial del Estado 23/03/1961, pp. 4483-4484.

²⁰⁶ CIZF, Sesión de 01/12/1960 y CIZF, Sesión de 02/06/1964.

8.4 LA INSTALACIÓN DE CITROËN EN LA ZONA FRANCA DE VIGO

A mediados de los años cincuenta Citroën se planteó abrir una planta ensambladora en España como continuación del proceso de reestructuración que la firma francesa estaba llevando a cabo. En su propio país procedía a cerrar la factoría parisina de Javel para trasladar sus instalaciones a Rennes. El potencial del mercado francés y el proceso de asociación comercial abierto entonces en Europa hacían muy atractivo conseguir mayores escalas productivas. La nueva planta podía atender la demanda interior y la de los Estados vecinos cuyas barreras arancelarias, se esperaba, bajasen de forma sensible a medio plazo. Pero el suministro de los mercados que, bien por motivos geográficos bien por razones políticas, iban a quedar fuera de esa integración se tenía que hacer desde ensambladoras situadas en cada país. Para burlar las trabas arancelarias de los principales mercados latinoamericanos, la multinacional gala abrió factorías a finales de los años cincuenta en Chile y Argentina, y en Uruguay a mediados de la década siguiente. Mientras, el abastecimiento de la Península Ibérica y, tal vez, de algunos países del norte de África se podía afrontar desde España que, de esos mercados, era el que disponía de mayor tamaño potencial²⁰⁷.

Hasta el verano de 1956 se estaban manejando como posibles ubicaciones Vitoria²⁰⁸, Pamplona o la también localidad navarra de Alsasua²⁰⁹. Estos emplazamientos ofrecían, además de ventajas fiscales, suelo abundante y barato, y la proximidad de un denso tejido industrial centrado en la metalurgia, tanto en Álava y Navarra como en Guipúzcoa²¹⁰. Pero en septiembre la casa francesa anunció su intención de establecerse

²⁰⁷ MITCHELL, B. R., "Apéndice estadístico", en CIPOLLA, Carlo María (Ed.), *Historia económica de Europa. Economías contemporáneas*, Tomo 6, Volumen 2, Ariel, Barcelona, 1980, pp. 257-390, LOUBET, Jean-Luis, *Citroën, Peugeot, Renault et les autres. Soixante ans de stratégies*, Le Monde, Paris, 1995, pp. 488-515, LOUBET, Jean-Luis, *Histoire de l'automobile française*, Seuil, París, 2001, pp. 294-313 CARMONA BADÍA, Xoán, "Da sardiña ao automóbil; unhas notas sobre a industria viguesa do século XX", en VÁZQUEZ VICENTE, Xosé, *Vigo, economía e sociedade*, Vigo, 2003, pp. 35-54 y CARMONA BADÍA, Xoán y NADAL OLLER, Jordi, *El empeño... op. Cit.*, pp.332 y ss.

²⁰⁸ GARCÍA-ZÚÑIGA, Mario, "El desarrollo antes del desarrollismo. Álava, 1936-1970", en *IX Congreso Internacional de la Asociación Española de Historia Económica*, Murcia, 2009, p. 17.

²⁰⁹ Orden de 22/06/1956, Boletín Oficial del Estado 24/10/1956, p. 6756 y DE LA TORRE, Joseba, "Instituciones, empresarios y mercado: la industrialización de Navarra bajo el franquismo", en *Revista de Historia Industrial*, nº 27, 2005, pp. 121-148.

²¹⁰ DE LA TORRE, Joseba, "Instituciones... op. Cit.", pp. 121-148 y GARCÍA-ZÚÑIGA, Mario, "El desarrollo antes del desarrollismo. Álava, 1936-1970", en *IX Congreso Internacional de la Asociación Española de Historia Económica*, Murcia, 2008.

en la Zona Franca de Vigo, con cuyo Consorcio estaba llevando a cabo las negociaciones precisas²¹¹. Es probable que en el ánimo de Citroën pesara el ejemplo ofrecido por la filial española de Ford treinta años antes. Desde una ensambladora situada en un recinto franco habían montado vehículos a partir de componentes recibidos del extranjero y luego vendido esos automóviles tanto en el mercado interior, tras importarlos, como en los países del área. Situar en la Zona Franca era interesante desde el momento en el que se pensaba utilizar equipo, piezas y materiales franceses²¹². La franquicia arancelaria no sólo garantizaba recibirlos sin el inconveniente de haber pagado previamente los derechos de Arancel, también debía asegurar la necesaria autonomía frente a las licencias, contingentes y otros condicionamientos del régimen ordinario. Tal vez fuera éste el factor decisivo.

La Zona Franca permitía el traslado de maquinaria y utillaje desde Francia y su instalación en la nueva factoría sin pagar ningún derecho arancelario, mientras ese equipo fuese empleado en el recinto franco²¹³. Los automóviles, por su parte, quedaban libres de toda imposición aduanera si se destinaban a algún mercado exterior y, en el caso de ser introducidos en España, las formalidades aduaneras y los derechos de importación giraban sobre el vehículo completo²¹⁴. En este sentido, no era desdeñable el ahorro de tiempo, y por lo tanto de costes, que se podía conseguir de sustituir los despachos parciales sobre los componentes por el despacho conjunto sobre un automóvil. A la política económica de licencias y cupos había que añadir un procedimiento aduanero basado en farragosas declaraciones puntuales y en la capacidad dispositiva de los Vistas que podían paralizar una remesa e incluso incautar un lote para su inspección²¹⁵. Por último, es muy probable que fuera decisivo el régimen de divisas al que Citroën Hispania se podía acoger si se establecía en la Zona Franca. Si la filial española de la firma francesa se instalaba en territorio común debía cumplir los complicados y costo-

²¹¹ CZFV, AP de 29/09/1956.

²¹² “La Société Anonyme André Citroën ha llegado a un acuerdo con elementos nacionales para constituir en España una Sociedad cuya finalidad sea la de fabricar el vehículo 2 CV [...] deseando participar también en el capital social de la nueva empresa, llevando a cabo esta participación, caso de ser autorizada, en maquinaria y utillaje [...] cuya adquisición no puede efectuarse en el mercado nacional”; Orden de 22/06/1956, Boletín Oficial del Estado 24/10/1956, p. 6756.

²¹³ Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 14 y Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 6.

²¹⁴ Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 13 y Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 106-109.

²¹⁵ Real Decreto de 14/11/1924, Gaceta de Madrid 17/11/1924, art. 24-28 y 53-113.

sos trámites para obtener los saldos en pesetas y en francos, y negociar con el Instituto de Moneda tanto su convertibilidad como el cambio más conveniente entre ambos²¹⁶. En cambio, en el recinto franco podía acogerse a un estatuto específico que le permitiera funcionar en un marco muy similar a la libertad de pagos²¹⁷.

Por si esas razones no fueran suficientes, la Administración se encargó de añadir una más al exigir, en las negociaciones llevadas a cabo en 1956, un cupo mínimo de insumos de origen español²¹⁸, inicialmente establecido del 40 al 60 por ciento²¹⁹, y al limitar a 10.000 los vehículos que Citroën Hispania podía introducir *libremente* en el mercado nacional²²⁰. La firma automovilística pudo demorar el cumplimiento del primer requisito alegando la necesidad que tenía de emplear componentes franceses dado que la industria auxiliar nativa aún no estaba en condiciones de ofrecer esas mismas piezas en las debidas condiciones de tiempo, calidad y coste²²¹. A mediados de los sesenta, cuando la fábrica ya estaba en pleno funcionamiento en Vigo, el Gobierno entendió que la producción nacional ya estaba capacitada y que la ensambladora tenía que consumir los productos de aquella²²². Citroën recurrió entonces a los entresijos que ofrecía el procedimiento aduanero para seguir trayendo desde Rennes algunos elementos que consideraba insustituibles. La factoría de Vigo, a pesar de contar con el puerto de la ciudad, recibía las piezas desde Francia por ferrocarril, en régimen de tránsito²²³. Es muy probable que esos componentes, llegados a Irún, fueran consignados ya en sue-

²¹⁶ Ley de 25/08/1939, Boletín Oficial del Estado 27/08/1939, pp. 4697-4700 y Decreto de 24/11/1939, Boletín Oficial del Estado 10/12/1939, pp. 6933-6935. MARTÍNEZ RUIZ, Elena, *El sector exterior durante la autarquía. Una reconstrucción de las balanzas de pagos en España (1940-1958)*, Madrid, 2002 y MARTÍNEZ RUIZ, Elena, "La distribución de divisas en el sector industrial: poder público y poder privado en la lucha por las divisas", en *Historia y Política: Ideas, procesos y movimientos sociales*, n° 9, 2003, pp. 95-122.

²¹⁷ CIZF, Sesión de 13/01/1956, CZFV, AP de 10/11/1956 y CZFV, ACE de 26/03/1957.

²¹⁸ Desde el principio SEAT y ENMASA se quisieron repartir el abastecimiento de carrocería y motores, respectivamente, a Citroën Hispania; AHINI, FJAS, R. 5395 (23/10/1957), AHINI, FJAS, R. 5389 (25/10/1957), AHINI, FJAS, R. 5390 (26/10/1957), AHINI, FJAS, R. 5396 (29/10/1957) y AHINI, FJAS, R., 5391 (05/11/1957).

²¹⁹ CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, Acta del Pleno de 01/03/1961.

²²⁰ Los vehículos que, excediendo ese cupo, fueran introducidos en el mercado interior debían someterse a las oportunas licencias de importación; CIZF, Sesión de 02/10/1957. La autorización ministerial de junio de 1956 limitaba la participación de la matriz francesa al 45 % del capital social total de la empresa, a aportar en maquinaria y utillaje, y la venta en el mercado nacional a un máximo de 10.000 vehículos anuales, teniéndose que destinar el resto a la exportación. Además en cuatro años el 60 % de los insumos debían ser de procedencia nacional; Orden de 22/06/1956, Boletín Oficial del Estado 24/10/1956, p. 6756

²²¹ Fundamentalmente, Citroën estaba interesada en producir en Francia un 30 por ciento del motor, como mínimo; AHINI, FJAS, R. 5393 (11/11/1957).

²²² CZFV, ACE de 26/11/1962.

²²³ CZFV, ACE de 25/11/1960.

lo español *en tránsito* con destino a *Zona Franca* y, unos días después, al llegar a Vigo, la Intervención adscrita al recinto franco certificara no su *origen* sino su *procedencia* española convirtiéndolos, *de facto*, en productos nacionales²²⁴.

Por su parte, el límite de 10.000 automóviles que cada año Citroën podía vender en el mercado interior no hizo sino más atractiva el establecimiento en la Zona Franca. A priori, la viabilidad económica de la factoría obligaba a una escala productiva mucho mayor que el cupo que se permitía importar²²⁵ y, en principio, hacía necesario acceder a otros países²²⁶. La firma francesa era consciente de que España era el mercado más amplio de su área y el que mayor capacidad de crecimiento tenía a medio plazo, tanto por su número de pobladores como por el bajo nivel de motorización del que partía²²⁷. Pero a mediados de los años cincuenta no pasaban desapercibidos Portugal o las ciudades de los territorios africanos que estaban, de un modo u otro, bajo control europeo²²⁸. El recinto franco facilitaba la venta en estos destinos²²⁹ pero tras 1958, una vez que la planta ensambladora estuvo en marcha, el interior se convirtió en el principal y casi único mercado para Citroën Hispania²³⁰, hasta bien entrados los años setenta²³¹. Incluso Suanzes y Ortiz Echagüe, Presidente del INI y Director Gerente de SEAT respectivamente, habían dudado muy veladamente del propósito exportador de la factoría francesa²³². Dada la demanda de automóviles que en España quedaba por satisfacer, Citroën Hispania pudo destinar su producción al mercado interior, en un volumen muy superior

²²⁴ CZFV, ACE de 13/08/1969 y CZFV, AP de 13/08/1969. No deja de ser sorprendente que a partir de 1963, cuando se tuvo que cumplir la exigencia de aportación nacional de componentes, fuera perdiendo detalle la relación de materiales llegados a Citroën Hispania consignados en las memorias de almacenes. En 1969, finalmente, el Consorcio interrumpió la realización de esta estadística, que había iniciado doce años antes siguiendo la labor del Depósito Franco; CZFV, *Almacén nº 1*, Vigo, varios años.

²²⁵ La factoría viguesa, que inició su actividad en 1958, superó las 10.000 unidades en 1962, exactamente 12.355; CITROËN HISPANIA, S.A., *Datos de producción y económicos. 1958-1975*, Vigo, 1975, p. 4.

²²⁶ Proyecto que “[...] responde con toda fidelidad a los principios sustanciales de las Zonas Francas, sin perjuicio ni competencia alguna para industrias similares de radio exclusivamente nacional”; CZFV, AP de 21/03/1957.

²²⁷ MITCHELL, B. R., “Apéndice... *op. Cit.*”, pp. 355-356.

²²⁸ Desde Argelia y el protectorado marroquí en el norte hasta Angola en el sur, los mercados urbanos de esos países contaban con una clase media suficiente, principal pero no exclusivamente de origen blanco, que podía ser destinataria de los automóviles Citroën.

²²⁹ Los doce primeros vehículos ensamblados en Vigo fueron *exportados* a Casablanca; CZFV, ACE de 08/10/1959. Entre 1958 y 1963 Citroën exportó 503 automóviles que representaban casi el 1,2 por ciento de los coches que producía la factoría viguesa; CITROËN HISPANIA, S.A., *Datos... op. Cit.*, p. 4.

²³⁰ Por una parte, la economía portuguesa no prosperó como a mediados de los cincuenta se había esperado que lo pudiese hacer; por otra, los procesos de descolonización complicaron la situación de muchos mercados africanos, en lo que respecta a los vendedores de las antiguas metrópolis.

²³¹ CARMONA BADÍA, Xoán y NADAL I OLLER, Jordi, *El empeño... op. Cit.*, pp. 334-342.

²³² AHINI, FJAS, R. 5396 (29/10/1957) y AHINI, FJAS, R. 5393 (11/11/1957).

al cupo que inicialmente se le había impuesto²³³. Esto fue posible porque la empresa, simplemente, incumplió el contingente de importación de vehículos y la Administración, inmersa en el proceso de paulatino abandono de las restricciones cuantitativas, dejó hacer²³⁴.

Si la Zona Franca era una ubicación interesante, queda preguntarse por los motivos que llevaron a la casa francesa a establecerse en Vigo y no en cualquiera de los otros dos recintos existentes. Éstos acumulaban entonces casi cuatro décadas de funcionamiento y el de Barcelona, en concreto, había contado con una factoría automovilística de forma más o menos continuada desde mediados de los años veinte. Pero precisamente tanto Motor Ibérica como SEAT, ambas en funcionamiento en el recinto catalán, podían ejercer un cierto efecto de expulsión sobre la nueva empresa. Por su parte, la Zona Franca de Cádiz estaba mucho peor comunicada con Francia que Vigo, tanto por mar como por tierra²³⁵. Los responsables de Citroën iniciaron las conversaciones con el Consorcio de la Zona Franca de Vigo en el verano de 1956²³⁶. Se acordó ubicar la factoría en el valle del río Lagares en el lugar de Balaídos, una parte de la zona de expansión terrestre proyectada por Prieto Moresi, en el límite sudoeste de la ciudad²³⁷. La factoría recibía una parcela de 150.000 metros cuadrados para su primera instalación y se le reservaban otros 350.000 para futuras ampliaciones²³⁸. Por este terreno Citroën debía satisfacer un arriendo anual de dos pesetas por metro cuadrado, quedando exenta de pagarlo por la superficie inicial²³⁹. Sólo cuando fuera ocupando esa superficie adi-

²³³ Entre 1958 y 1974, Citroën Hispania introdujo en el mercado interior 501.560 automóviles, con un promedio anual de 29.500 vehículos; CITROËN HISPANIA, S.A., *Datos... op. Cit.*, p. 4.

²³⁴ Decreto de 04/06/1959, Boletín Oficial del Estado 13/06/1959, pp. 8497-8498 y Orden de 21/03/1960, Boletín Oficial del Estado 14/04/1960, p. 4877.

²³⁵ Para el alcalde Pérez-Lorente así como para González-Bueno resultó clave el “[...] cúmulo facilidades ofrecidas por el Consorcio [...] y de las continuadas gestiones de todo orden [...] así como la facilidad de las comunicaciones marítimas entre Francia y Vigo, y también la favorable circunstancia de estar ya en servicio diario el Aeropuerto de esta ciudad, y por lo tanto enlazado con París a través de las líneas regulares con Madrid”; CZFV, AP de 13/11/1956. CARMONA BADÍA, Xoán, “Da sardiña... op. Cit.”, p. 53.

²³⁶ CZFV, AP de 29/09/1956.

²³⁷ CZFV, AP de 04/12/1956.

²³⁸ “Conocidos los metros cuadrados que Citroën precise como superficie inmediata para sus edificaciones de ‘primera fase’, así como la fecha de iniciación de esas edificaciones, las restantes expropiaciones se irían desarrollando de acuerdo con las nuevas ‘fases’ del programa de edificaciones de Citroën”; CZFV, AP de 29/09/1956. CZFV, AP de 04/12/1956 y CZFV, AP de 21/03/1957. La reserva fue ocupada en 1962; CZFV, AP de 04/05/1962, CZFV, ACE de 26/09/1962 y CZFV, AP de 28/11/1962.

²³⁹ CZFV, AP de 29/09/1956 y CZFV, ACE de 30/08/1957. En 1950, Planell, todavía en el INI, había conseguido del Consorcio barcelonés un cálculo muy beneficioso para el arriendo de los terrenos de primera instalación de SEAT. Gracias a ese procedimiento la empresa automovilística debía satisfacer

cional tendría que liquidar dicho canon²⁴⁰. La empresa sólo se debía ocupar de construir la fábrica, ya que era el Consorcio el responsable de urbanizar el polígono y de dotarlo de las infraestructuras y de los servicios precisos²⁴¹. El canon de producción fue algo más complicado de negociar: en un primer momento se pensó en imponer un gravamen proporcional al volumen facturado²⁴², pero finalmente ambas partes acordaron aplicar una tarifa sobre el número de coches producidos²⁴³. El once de noviembre de 1956 Citroën decidió instalarse en Vigo²⁴⁴.

En marzo del año siguiente se concluyó el anteproyecto de instalación de Citroën Hispania²⁴⁵ que, tras ser informado favorablemente por el Pleno del Consorcio, fue enviado a la Comisión Interministerial²⁴⁶. Este documento recogía la dedicación productiva de la empresa, su emplazamiento, su carácter fundamentalmente exportador, las responsabilidades del Consorcio, la creación de empleo y otras ventajas que podían devenir del funcionamiento de la factoría²⁴⁷. El expediente fue sancionado por la Comisión Interministerial²⁴⁸ y aprobado por el Ministerio de Hacienda en julio de 1957²⁴⁹, firmando el Consorcio y la empresa el Convenio definitivo en septiembre²⁵⁰. Si bien este acuerdo se realizó sobre el anteproyecto realizado unos meses antes, la Adminis-

320.000 pesetas por 220.000 metros cuadrados, pagando así 1.45 pesetas por metro cuadrado aunque el canon nominal estuviera establecido en 5 pesetas; CZFV, AP de 17/02/1950.

²⁴⁰ La empresa automovilística no tuvo que pagar arrendamiento hasta 1963. Desde entonces hasta la actualización del canon de ocupación en 1971, pagó sólo 810.000 pesetas al año por más de 125.000 metros cuadrados; CZFV, *Presupuestos*, Vigo, varios años. Las 300.000 pesetas que el Consorcio dejaba así de ingresar debían ser suplidas a partes iguales por aportaciones del Ayuntamiento y de la Diputación; CZFV, AP de 04/12/1956 y CZFV, ACE de 09/10/1957.

²⁴¹ CZFV, AP de 29/09/1956 y CZFV, ACE de 29/03/1957.

²⁴² Para los primeros 200 millones de pesetas facturados se proponía establecer un canon del 1 por ciento, otro del 0,75 para los siguientes 200 millones y un tercero del 0,5 % para el exceso; CZFV, AP de 29/09/1956.

²⁴³ A cada uno de los primeros mil coches se les aplicaba una tasa de 105 pesetas; a los siguientes cuatro mil 80 pesetas por vehículo; a los cinco mil siguientes 65 pesetas por unidad, y así sucesivamente. A partir del automóvil 30.001 se pagaban 30 pesetas por cada vehículo. CZFV, AP de 04/12/1956.

²⁴⁴ CZFV, AP de 13/11/1956.

²⁴⁵ CZFV, ACE de 01/03/1957.

²⁴⁶ CZFV, AP de 21/03/1957 y CZFV, AP de 12/06/1957.

²⁴⁷ Citroën Hispania al cumplir el “compromiso nacional de fabricación de automóviles” prometía generar trabajo, en parte cualificado, para atenuar la “sangría de la emigración”; CZFV, AP de 21/03/1957.

²⁴⁸ CIZF, Sesión de 05/07/1957, CIZF, Sesión de 02/10/1957 y CZFV, AP de 21/03/1957. El Director General de Industria, García Usano, señaló que “[...] se trata de una concesión ya acordada sin que exista ahora ningún inconveniente por ser asunto prejuzgado [...] la Comisión se pronuncia a favor del establecimiento de la fábrica en la Zona Franca de Vigo, en lugar de establecerse en Alsasua”; CZFV, AP de 11/07/1957.

²⁴⁹ Orden de 31/07/1957, Boletín Oficial del Estado 23/09/1957, pp. 5147-5148 y CZFV, ACE de 30/08/1957.

²⁵⁰ CZFV, ACE de 30/08/1957, CZFV, AP de 09/09/1957 y CZFV, ACE de 23/09/1957.

tración había introducido una serie de modificaciones sobre el régimen de divisas contrario a “[...] los preceptos flexibles de la legislación de las Zonas Francas”²⁵¹. Esta alteración provocó la queja de Citroën y el inmediato recurso del Consorcio²⁵², quienes en apenas unas semanas consiguieron que el Gobierno reconsiderara sus condiciones²⁵³. En octubre de 1957 se publicó una disposición que reducía notablemente los controles y trámites a la entrada en el recinto franco de la maquinaria, el utillaje y las piezas para la factoría automovilística²⁵⁴.

El establecimiento de la firma francesa en Vigo fue un momento clave para el posterior desarrollo de la industria gallega, para toda la economía del sudoeste de esta región y para el conjunto del país, apenas unos años después de la apertura de SEAT y de la llegada de Renault a Valladolid²⁵⁵. La importancia de esta empresa y la opacidad con la que se decidió su establecimiento pueden llevar fácilmente a pensar en la voluntad de la Administración de favorecer la industrialización de Galicia o el desarrollo de las Zonas Francas. No obstante, todo parece indicar que el Gobierno, a pesar de toda su retórica nacionalista, simplemente se plegó a la voluntad de una multinacional extranjera que tomó sus decisiones en atención a sus propios intereses y, sobre todo, de un modo unilateral. Es muy atrevido defender que en las más altas instancias del Estado pretendieran impulsar las Zonas Francas cuando al mismo tiempo en la Comisión Interministerial se estaban frustrando otras cuarenta iniciativas. Es incluso más osado suponer que se pretendiera fomentar la industrialización de Vigo, en cuyo recinto también se obstaculizaron o desestimaron el resto de proyectos presentados²⁵⁶.

²⁵¹ CZFV, ACE de 30/08/1957; cita en CZFV, AP de 09/09/1957. CIZF, Sesión de 02/10/1957.

²⁵² CZFV, ACE de 30/08/1957 y CZFV, AP de 09/09/1957.

²⁵³ CZFV, ACE de 09/10/1957.

²⁵⁴ Orden de 09/10/1957, Boletín Oficial del Estado 21/10/1957, p. 5861.

²⁵⁵ CATALÁN, Jordi, “La SEAT del desarrollo, 1948-1972”, en *Revista de Historia Industrial*, nº 30, 2006, pp. 143-196 y CEBRIÁN VILLAR, Mar, “La mano visible del Estado frente a la mano invisible en la planificación indicativa franquista: la política de Polos en Castilla y León, 1964-1975”, en *IX Congreso Internacional de la Asociación Española de Historia Económica*, Murcia, 2009, pp. 4-8.

²⁵⁶ Ambas ideas fueron impulsadas por los propios protagonistas de estos procesos que, en los documentos que produjeron y nos han legado, nunca dejaron pasar la oportunidad de exaltar el papel y la figura del entonces Jefe del Estado. Incluso en 1954, cuando por fin se autorizó el emplazamiento de la Zona Franca de Vigo en Alcabre, se agradeció la ayuda prestada por “Su Excelencia”, a pesar de haber sido el máximo responsable de que tal decisión se demorara casi cinco años, al insistir en que se reconsiderara Cesantes; CZFV, AP de 29/12/1949, CZFV, AP de 29/08/1951 y CZFV, AP de 10/11/1954. Igualmente, en 1956, con ocasión del establecimiento de Citroën en Vigo, el alcalde Tomás Pérez Llorente aseguró el convencimiento del patrón del Azor sobre la “[...] conveniencia de que Vigo vaya decididamente a la creación de nuevas factorías con orientaciones distintas a nuestra tradición industrial, que hasta ahora ha

8.5 LAS INSTALACIONES FRUSTRADAS

Las conversaciones con Citroën abrieron el camino a un aluvión de contactos, propuestas y solicitudes de instalación que desde comienzos de 1957 diversas empresas hicieron llegar al Consorcio. En marzo Industrias Navarras del Aluminio, INASA, comunicó su intención de establecerse en la Zona Franca para producir tanto aluminio por electrolisis como aleaciones y transformados²⁵⁷. El Consorcio concedía a la interesada una superficie inicial de 120.000 metros cuadrados más una reserva de 130.000 para futuras ampliaciones²⁵⁸. Por su parte la empresa a constituir aseguraba disponer de un capital social de 350 millones de pesetas, aportados mayoritariamente por INASA y en un 25 por ciento por la canadiense *Aluminium Ltd.* en maquinaria²⁵⁹. Además de los puestos de trabajo que iba a crear, Aluminios de Vigo y Ferroaleaciones se convertirían en los principales consumidores de electricidad de toda Galicia: tan solo la fábrica de transformados consumiría 122.400.000 kilowatios hora²⁶⁰. Estos dos proyectos fueron rápidamente elevados a la Comisión Interministerial, en la primavera de 1957²⁶¹, pero aquí empezaron los problemas²⁶². Primero, el Director General de Minas creyó conveniente requerir más datos sobre la aportación de capital extranjero y sobre la valoración

estado caracterizada especialmente por las distintas modalidades industriales y comerciales de la pesca, en el bien entendido de que tales factorías nuevas no perjudiquen al interés específico de la Ría de Vigo [...] estrecha colaboración con el Consorcio, incluso económica, de los organismos en él representados, con el fin de hacer viable la inmediata instalación de grandes industrias, preferentemente exportadoras”; CZFV, AP de 29/09/1956.

²⁵⁷ CZFV, AP de 21/03/1957 y CZFV, AP de 23/04/1957. Tras INASA estaba el empresario navarro Félix Huarte; ver DE LA TORRE, Joseba, “Instituciones... op. Cit.”, pp. 121-160.

²⁵⁸ CZFV, AP de 24/07/1958 y CZFV, AP de 14/08/1958.

²⁵⁹ CZFV, ACE de 05/09/1958, CZFV, AP de 07/11/1958 y CZFV, ACE de 18/12/1958.

²⁶⁰ “[...] durante los 7 meses de aguas altas en Galicia, permitirá el aprovechamiento de 122.400.000 kw/h en esta fábrica de Ferroaleaciones”; CZFV, AP de 23/04/1957. Al mismo tiempo, Pedro Barrié de la Maza, presidente del Banco Pastor y de FENOSA, estaba interesado en establecer su propio complejo del Aluminio en Galicia, más concretamente en A Coruña. Aunque tal vez Suanzes no, la Administración podía llegar a tolerar la concurrencia privada en el sector, pero no la de dos grandes empresas participadas por capital foráneo y situadas en la misma región. Finalmente Barrié abrió, asociado con la empresa francesa Pechiney, una fábrica de electrodos de grafito (GENOSA) y Aluminios de Galicia en el polígono coruñés de A Grela, en 1961 y 1962 respectivamente. CZFV, AP de 21/03/1957, CZFV, AP de 23/04/1957, CZFV, AP de 11/07/1957 y CARMONA BADÍA, Xoán y NADAL I OLLER, Jordi, *El empuño... op. Cit.*, pp. 279-284.

²⁶¹ Resolución de 11/04/1957, Boletín Oficial del Estado 25/04/1957, p. 693 y Resolución 22/05/1957, Boletín Oficial del Estado 04/06/1957, p. 1985.

²⁶² CZFV, AP de 12/06/1957 y CIZF, Sesión de 05/07/1957.

de la maquinaria de la planta de aluminio²⁶³. Segundo, como era habitual en otros casos, la Comisión exigió un plazo de tres meses para la presentación de la información complementaria, otro de seis para iniciar las obras, en el caso de que fuera autorizada, y otro de tres años para comenzar la actividad²⁶⁴. Por último, mientras se resolvía el expediente de la fábrica principal, la solicitud relativa a las ferroaleaciones aguardaba, si quiera, a ser vista²⁶⁵.

La instalación de Aluminios de Vigo, ALVISA, en la Zona Franca se autorizó en noviembre de 1957²⁶⁶, pero nunca llegó a ponerse en marcha. Hasta abril de 1958 toda actuación estuvo detenida por los obstáculos que se estaban poniendo a la constitución de la nueva Sociedad, debido a la presencia de capital extranjero²⁶⁷. Una vez superada esa traba, el Estatuto de la nueva fábrica no fue aprobado sino en noviembre de ese año²⁶⁸. Este documento, básico para el funcionamiento de la nueva factoría, incorporaba además las restricciones que la Comisión Interministerial había impuesto a propuesta del INI²⁶⁹. Por una parte, a la planta de aluminio se le exigió realizar la instalación en dos fases, una inicial con una capacidad productiva de 10.000 toneladas anuales y una posterior aumentada a 20.000, siempre que el Ministerio de Industria diera su consentimiento²⁷⁰. Por otra se sometía su funcionamiento al régimen de divisas ordinario y a la obtención de las oportunas licencias de importación sobre la maquinaria y las

²⁶³ CIZF, Sesión de 05/07/1957, CZFV, AP de 11/07/1957 y CIZF, Sesión de 02/10/1957.

²⁶⁴ CZFV, AP de 11/07/1957 y CIZF, Sesión de 26/06/1958.

²⁶⁵ CZFV, AP de 21/01/1958, CIZF, Sesión de 26/06/1958, CZFV, AP de 24/07/1958 y CIZF, Sesión de 14/10/1958.

²⁶⁶ CZFV, ACE de 09/10/1957, Resolución de 11/11/1957, Boletín Oficial del Estado 10/12/1957, p. 7414 y CZFV, AP de 21/01/1958.

²⁶⁷ CIZF, Sesión de 14/10/1958. A comienzos de 1959 Portanet comunicó al Comité Ejecutivo que la instalación definitiva de ALVISA se iba a retrasar hasta que “[...] la Entidad consiga ultimar favorablemente sus constantes gestiones para alcanzar la aportación de capital extranjero”; CZFV, ACE de 09/03/1959.

²⁶⁸ Orden de 08/11/1958, Boletín Oficial del Estado 11/12/1958, pp. 11007-11008.

²⁶⁹ Si bien la Comisión Interministerial rechazó la solicitud revocatoria presentada por la Empresa Nacional del Aluminio, ENDASA; CIZF, Sesión de 26/06/1958 y CIZF, Sesión de 14/10/1958. Para Suanzes el establecimiento de ALVISA suponía una dispersión intolerable de recursos y la siempre inquietante presencia de capital y tecnología extranjeros en un sector estratégico; ver SAN ROMÁN LÓPEZ, Elena, *Ejército... op. Cit.*, pp. 294-296. Paradójicamente, el proyecto de Huarte había partido en 1956 de un clima de cooperación de su grupo con ENSIDESA y ENDASA, con el objetivo a medio plazo de colaborar en la construcción de centrales térmicas y, tal vez, nucleares; AHINI, FJAS, R. 7097 (27/10/1956).

²⁷⁰ CIZF, Sesión de 14/10/1958, *Régimen de fiscalización e intervención de Aluminios de Vigo, S.A.*, Boletín Oficial del Estado 11/12/1958, p. 11008, art. 8-9 y CIZF, Sesión de 17/03/1959.

materias primas²⁷¹. Estos requisitos no sólo constituían un agravio en comparación con el estatuto de Citroën Hispania, sino que contravenían el régimen de Zona Franca. La empresa y el Consorcio recurrieron estas condiciones, pues ponían en peligro la escala de producción mínima para la viabilidad de la planta y entorpecían la aportación canadiense de capital y tecnología²⁷². Finalmente, las dificultades para el desembolso de la inversión extranjera²⁷³ frustraron la planta de aluminio y, en consecuencia, la de transformados²⁷⁴. Estos proyectos fueron oficialmente abandonados por sus patrocinadores en diciembre de 1959²⁷⁵. Con una ironía rayana en el mal gusto, a comienzos de 1961 la Dirección General de Minas retiró su bloqueo sobre la autorización de Ferroaleaciones²⁷⁶, que fue finalmente autorizada por el Ministerio²⁷⁷.

En abril de 1957 llegó al Consorcio la solicitud de la Sociedad Española del Zinc para establecerse en la Zona Franca. Esta empresa planeaba producir 40.000 toneladas anuales de zinc, con la participación del Banco Central y de otros inversores nacionales con cerca de 200 millones de pesetas²⁷⁸. En un viaje a Vigo, establecieron contactos con el Consorcio y con la Jefatura del distrito minero de Coruña, pero todo terminó cayendo en el olvido, a pesar del interés despertado en la Dirección General de Minas²⁷⁹. También ese abril Peninsular Maderera, una firma con sede en Ferrol, se inte-

²⁷¹ CZFV, AP de 05/05/1958, Orden de 08/11/1958, Boletín Oficial del Estado 11/12/1958, art. 3 y *Régimen de fiscalización...* op. Cit., 11/12/1958, p. 11008, art. 1-2.

²⁷² Con el objeto de allanar el camino al establecimiento de esta industria, Portanet recordó a la Comisión Interministerial que “[...] los canadienses interesados en esta industria estiman conveniente intervenir a la vista de decisiones claras y concretas”; CIZF, Sesión de 14/10/1958.

²⁷³ En abril de 1959 se concedió una prórroga para que el capital extranjero de ALVISA fuera aportado; Orden de 02/04/1959, Boletín Oficial del Estado 18/04/1959, pp. 5816-5817. Pero ese mismo mes Portanet admitió que “La impresión [...] no es optimista, ya que a pesar del mucho tiempo transcurrido y de las diversas gestiones realizadas, todavía no fue posible llegar a resultados prácticos [...]”; CZFV, ACE de 04/04/1959. Félix Huarte también adujo “las dificultades surgidas en el seno de la Sociedad [...] las nuevas perspectivas económicas de orden nacional y especialmente las alteraciones experimentadas últimamente en el mercado mundial del aluminio”; CZFV, AP de 10/07/1959.

²⁷⁴ CZFV, ACE de 24/04/1959 y CZFV, ACE de 25/03/1960. Félix Huarte lo explicó aduciendo “[...] como la Fábrica de Ferroaleaciones se había concebido unida de manera insoluble a la Fábrica de Aluminio, por ahora las circunstancias nacionales e internacionales que concurren, no ofrecen posibilidad inmediata de abordar ambos problemas”; CZFV, ACE de 25/03/1960.

²⁷⁵ “[...] ante los obstáculos insalvables que se han presentado –desde luego, totalmente ajenos al Consorcio– para que la mencionada empresa perseverase en su propósito de instalarse industrialmente en nuestra Zona Franca, abandonan totalmente y en forma definitiva dicho proyecto”; CZFV, ACE de 10/02/1960. CZFV, AP de 08/06/1960.

²⁷⁶ CIZF, Sesión de 17/03/1959 y CZFV, ACE de 25/03/1960.

²⁷⁷ Resolución de 28/04/1961, Boletín Oficial del Estado 06/05/1961, p. 6900 y CZFV, AP de 24/05/1961.

²⁷⁸ CZFV, ACE de 12/04/1957.

²⁷⁹ CZFV, ACE de 09/10/1957.

resó por el recinto vigués para fabricar tableros contrachapados con maderas tropicales²⁸⁰, procedentes de Guinea²⁸¹. Su presidente, Francisco Bergaz Santos, llevó en julio de 1957 su proyecto hasta la Comisión Interministerial²⁸² donde quedó aplazado indefinidamente²⁸³. A la espera de un dictamen que nunca llegó, en junio de 1960 este organismo aún era capaz de pedir a la empresa que concretara y modernizara su petición²⁸⁴.

Pensando *principalmente* en suministrar a Citroën²⁸⁵, pero sin olvidar al resto de ensambladores del país ni a los talleres de reparación, en junio de 1957 la firma Fábrica Española de Magnetos, FEMSA, presentó un anteproyecto ante el Consorcio vigués²⁸⁶. Se proponía instalar en la Zona Franca una planta donde se produjeran componentes eléctricos para automóviles, con patentes, maquinaria y asistencia tecnológica de la alemana BOSCH²⁸⁷. La empresa se mantuvo firme en su propósito a pesar del dictamen desfavorable de la Comisión Interministerial²⁸⁸, hasta que desistió a comienzos de 1960²⁸⁹. Este cambio de actitud se debió a que poco antes el departamento de industria había condicionado su autorización a que la planta viguesa de FEMSA se limitara a atender *únicamente* a Citroën Hispania, algo que limitaba notablemente la escala productiva de la factoría y, en definitiva, su viabilidad empresarial²⁹⁰. Otro proyecto fallido relacionado con la automoción fue el de Ventura Villar Otero, quien planteaba montar

²⁸⁰ Ante el proyecto presentado por Francisco Bergaz, el Consorcio vigués valoró el “Estímulo nacional [...] al permitir que se efectuase totalmente la elaboración de la cuantiosa madera en rollo que hoy se exporta a diversos países desde las producciones forestales de la Guinea Continental y desde otras explotaciones del Continente africano [...] toda vez que España y concretamente la empresa ‘Peninsular Maderera SA’ se halla en inmejorables condiciones para realizar con absoluta autarquía industrial y espléndida mano de obra esa misma transformación maderera que hoy resignamos totalmente en países extranjeros”; CZFV, AP de 12/06/1957.

²⁸¹ CZFV, ACE de 12/04/1957, CZFV, AP de 12/06/1957 y CIZF, Sesión de 02/10/1957.

²⁸² Resolución de 02/07/1957, Boletín Oficial del Estado 12/07/1957, p. 3120.

²⁸³ CIZF, Sesión de 10/03/1960.

²⁸⁴ CIZF, Sesión de 10/03/1960 y CZFV, AP de 08/06/1960.

²⁸⁵ CIZF, Sesión de 10/03/1960.

²⁸⁶ “La instalación [...] permitirá inicialmente facilitar dichos equipos a la factoría ‘Citroën’ [...] intensificar los suministros a otras empresas similares [...] con independencia de las propias exportaciones que evidentemente tendrán asimismo inmediata repercusión a favor de la principal finalidad de las Zonas Francas”; CZFV, AP de 12/06/1957.

²⁸⁷ CIZF, Sesión de 13/05/1959 y Resolución de 02/07/1957, Boletín Oficial del Estado 12/07/1957, p. 3120.

²⁸⁸ CZFV, AP de 10/07/1959, CZFV, AP de 18/12/1959 y CZFV, ACE de 10/02/1960.

²⁸⁹ Ante la tardanza de la Comisión Interministerial en resolver el expediente, Portanet señaló que el propósito de la empresa de instalarse en la Zona Franca “[...] se ha esfumado, por lo cual, aunque la idea sea exportadora, considera que se trata de una cuestión que no corre prisa resolver”; CIZF, Sesión de 10/03/1960.

²⁹⁰ “[...] sus proyectos en Vigo están supeditados a la producción que pueda preverse para justificar la instalación de una Factoría en nuestra Zona Franca”; CZFV, AP de 08/06/1960.

una fábrica de componentes plásticos en la Zona Franca²⁹¹. La suerte de esta iniciativa se resolvió relativamente rápido: tras sancionar el Consorcio el anteproyecto presentado por el empresario en octubre de 1957²⁹², el expediente pasó a la Comisión a comienzos de 1958²⁹³, que la desestimó en mayo de 1959²⁹⁴, y en junio fue rechazado definitivamente por el Ministerio²⁹⁵. Conviene también señalar, como mera anécdota, que Barreiros Diesel entró en contacto con el Consorcio en febrero de 1957 y agosto del año siguiente²⁹⁶, pero la relación entre ambas partes nunca fue cordial y la iniciativa, simplemente, cayó en el olvido²⁹⁷.

Al lado de las iniciativas que fueron sancionadas por el Consorcio y elevadas a la Comisión Interministerial, hubo otras que bien no llegaron a formalizar su propuesta en un anteproyecto bien fueron rechazadas por el propio concesionario de la Zona Franca de Vigo. Una de ellas fue la de la empresa inglesa Steel, Sons & Brown, Ltd. que, en enero de 1957 hizo llegar al Consorcio una carta trasladando su intención de instalar un astillero en el recinto franco para la construcción de grandes buques mercantes²⁹⁸. La reacción del empresariado local no se hizo esperar: Joaquín Dávila y Cía. e Hijos de J. Barreras, ambos asociados en Construcciones, S. L. y teniendo en proyecto producir petroleros²⁹⁹, se opusieron enérgicamente³⁰⁰. Hasta entonces, la franquicia arancelaria había pasado relativamente desapercibida a los empresarios de Vigo. La pesca, la construcción naval y las conservas habían mostrado poco o ningún interés por

²⁹¹ CZFV, ACE de 09/12/1957, CIZF, Sesión de 13/05/1959 y CZFV, AP de 21/01/1958.

²⁹² CZFV, ACE de 09/12/1957.

²⁹³ Resolución de 08/02/1958, Boletín Oficial del Estado 27/02/1958, p. 1871.

²⁹⁴ Junto con otras dos iniciativas vinculadas a la producción de plásticos, las barcelonesas de José Gorch y de Cuet, S.A., el proyecto de Villar Otero fue rechazado “[...] ya que no pueden tener efectividad industrias de exportación de plásticos procedentes de regenerados, puesto que en el extranjero los objetos de esta clase proceden de primeras materias sintéticas, sin que se utilicen desperdicios”; CIZF, Sesión de 13/05/1959. CZFV, AP de 10/07/1959.

²⁹⁵ “[...] por existir ya en territorio nacional numerosas industrias similares que en cualquier momento pudieran asumir igualmente la función exportadora”; CZFV, ACE de 06/08/1959. CZFV, AP de 18/12/1959.

²⁹⁶ CZFV, AP de 14/08/1958.

²⁹⁷ CZFV, AP de 07/11/1958.

²⁹⁸ El contacto se realizó entre Portanet y Gonzalo de Aróstegui, representante nacional de la firma; CZFV, Solicitud de Información de 24/01/1957.

²⁹⁹ CZFV, Escrito de impugnación de Construcciones S.L. de 06/03/1957.

³⁰⁰ “Ponemos lo anterior en conocimiento de Vds. [...] para el caso de que por parte de alguna firma extranjera sea solicitada [...] autorización para la construcción de una industria similar [...] de la competencia [...] enclavada en Zona Franca y dirigida por capital extranjero podrá ser sumamente perjudicial, no solamente a nuestros intereses, sino a los de Vigo y a los de toda la industria de construcción naval española”; CZFV, Escrito de impugnación... op. Cit., 06/03/1957 y CZFV, AP de 21/03/1957.

ella, bien por tener más o menos asegurada por los cauces ordinarios la provisión de suministros, capitales y subvenciones, bien por la dificultades que se imponían al régimen franco para destinar sus productos al mercado interior. Pero lo que de ninguna forma se iba a tolerar era la irrupción de nuevos competidores a través de la Zona Franca, ya fueran españoles o foráneos ya tuvieran la intención de exportar o de vender a armadores nativos³⁰¹.

8.6 ESCASA LIBERTAD Y POCA PLANIFICACIÓN

En 1955, la aprobación del plan de expansión terrestre y la puesta en marcha de la Comisión Interministerial crearon grandes expectativas en la Zona Franca de Vigo. Dos años más tarde, la llegada de Citroën Hispania y las que se confiaban próximas autorizaciones de ALVISA, Ferroaleaciones, FEMSA y Peninsular Maderera provocaron la euforia en el Consorcio, hasta el punto de temer que no se estuviera en condiciones de atender la avalancha de instalaciones que se esperaban³⁰². Pero en 1960 el optimismo había desaparecido ante el rechazo de unas solicitudes, la demora y los obstáculos impuestos a otras y, en definitiva, la retracción de la iniciativa privada que, ante las dificultades observadas, dejó de acudir al recinto franco³⁰³. Tras 1959, a pesar de los pasos que se pudieran estar dando hacia la apertura³⁰⁴, las esperanzas iniciales de los

³⁰¹ CZFV, AP de 21/03/1957.

³⁰² CZFV, AP de 23/04/1957. En julio de 1957 el Abogado del Estado Vicente Sierra avisó que “[...] se podría llegar a una insuficiencia en las posibilidades económicas del Consorcio, que impidiese proseguir el ritmo escalonado de nuestra actividad [...] prudencia [...] ya que la práctica irá provocando la aplicación de la legislación adecuada, que ciertamente por su antigüedad no se adapta al momento actual de las Zonas Francas ni a las realidades industriales y comerciales del mundo”; CZFV, AP de 11/07/1957.

³⁰³ A finales de 1961 Portanet terminó admitiendo que “[...] toda vez que aquellas empresas cuyos expedientes fueron dictaminados favorablemente por el Consorcio y aprobados [...] por el Ministerio de Hacienda, no llegaron realmente a realizar ninguna petición concluyente para instalarse”, era poco probable que, a corto plazo, se estableciera ninguna empresa en la Zona Franca; CZFV, AP de 14/11/1961.

³⁰⁴ Sobre los límites de la apertura escribieron varios autores muy cercanos a este proceso; GARCÍA DELGADO, José Luís y ROLDÁN, Santiago, “Hacia un nuevo equilibrio exterior de la economía española, 1960-72”, en ROS HOMBRABELLA, Jacint (Ed.) *Trece economistas... op. Cit.*, pp. 263-284, SAMPEDRO, José Luís, “El Plan de Desarrollo español en su marco social”, en ROS HOMBRABELLA, Jacint (Ed.) *Op. Cit.* 1975, original de 1967, pp. 105-115, JANÉ SOLÀ, Josep, “Los frenos... op. Cit.”, pp. 241-262 y ESTAPÉ, Fabián, “Los problemas actuales de la economía española”, en ROS HOMBRABELLA, Jacint (Ed.), *Trece economistas... op. Cit.*, pp. 29-51.

Consortios³⁰⁵ fueron pronto defraudadas por la actitud que la Administración mantuvo respecto a los recintos francos³⁰⁶.

Tras más de dos años de apatía en la Zona Franca de Vigo³⁰⁷, el crecimiento de los años sesenta impulsó a algunos empresarios a volver a interesarse por este recinto³⁰⁸. Entonces, la cercana aprobación del Plan de Desarrollo animó a más particulares a solicitar información sobre el régimen franco³⁰⁹ y al propio Consorcio a plantear al Gobierno la posibilidad de que parte de las ayudas se vehicularan a través del recinto franco³¹⁰. Portanet y el resto de autoridades locales conocían las intenciones de la Administración³¹¹ pero, ante la falta de una definición clara de los proyectos³¹², albergaban esperanzas de que el Polo de Desarrollo Industrial vigués fuera la propia Zona Franca³¹³. Incluso, en abril de 1963 el Subsecretario de Hacienda, en una visita a Balaídos, señaló la posibilidad de vincular el recinto a los beneficios del Polo³¹⁴. El Consorcio, poniéndose en contacto otra vez con Barcelona³¹⁵ y Cádiz³¹⁶, volvió a interesarse por la políti-

³⁰⁵ El propio Portanet, beligerante con la actitud demostrada por algunos miembros de la Comisión Interministerial, expresó su confianza en una “[...] manifiesta y renacedora tendencia a favor de las Zonas Francas, a fin de favorecer cuanto sea posible la instalación de nuevas industrias en las mismas”; CZFV, AP de 14/11/1961.

³⁰⁶ En noviembre de 1961, ante varios recursos de súplica elevados por los Consortios para que se revisaran, al calor de la nueva política económicas, algunos proyectos de instalación desestimados, el Director General de Aduanas, Teoprépidas Cuadrillero afirmó que “[...] no se aprecian claras y concretas las variaciones que se asegura ha experimentado la cuestión económica, en cuanto pueda afectar a Zonas Francas desde el año 1959”; CIZF, Sesión de 08/11/1961.

³⁰⁷ En los que apenas llegó al Consorcio la carta de algún consignatario interesado en suministrar a buques desde el recinto franco; CZFV, ACE de 06/06/1960 y CZFV, ACE de 24/07/1960.

³⁰⁸ CZFV, ACE de 25/01/1963, CZFV, ACE de 19/04/1963 y CZFV, AP de 26/04/1963.

³⁰⁹ CZFV, ACE de 26/09/1962.

³¹⁰ CZFV, AP de 23/02/1962, CZFV, AP de 28/11/1962 y CZFV, ACE de 11/12/1963.

³¹¹ “[...] reiteradamente anunciado por el Gobierno y cuya inminencia es por todos conocida”; CZFV, AP de 23/02/1962.

³¹² A finales de 1963 una consultora había aconsejado al Consorcio “[...] no adoptar determinación alguna hasta que se conozca el texto definitivo de la Ley sobre industrias de interés preferente”; CZFV, ACE de 22/11/1963.

³¹³ CZFV, ACE de 05/06/1963, CZFV, ACE de 22/11/1963 y CZFV, ACE de 03/04/1964.

³¹⁴ Ruigómez Iza comunicó a Portanet que “[...] ahora que dentro del Plan de Desarrollo Económico de habla de ‘Polos de Crecimiento’ [...] posibilidad de reservar una parte para zona industrial, quedando la otra como Zona Franca [...] habría así más posibilidad de atraer industrias hacia [...] Vigo”; CZFV, ACE de 07/05/1963.

³¹⁵ A finales de 1960, el recinto catalán había constituido su propia Comisión Pro-Zona Franca con el “[...] propósito de reactivar las actividades de éste y [...] por las obras en marcha [...] con la ayuda del Sr. Gobernador se creará aún más un clima apropiado a la concesión de medidas necesarias para la Zona Franca”. A pesar de la coincidencia en esta iniciativa del Delegado Galinsoga, del Alcalde Porcioles o del entonces vocal Udina-Martorell, el representante del Ministerio de Industria, Mariano de las Peñas, recomendó que “[...] el Consorcio debería cambiar de actitud, puesto que la industrialización de la Zona ha sido un fracaso, del cual el Estado no tiene la culpa [...] estima conveniente el nombramiento de una

ca económica general del país³¹⁷ y retomó los proyectos de reforma legislativa que habían quedado aparcados en la Comisión Interministerial³¹⁸.

El Plan de Desarrollo fue aprobado el día de los Santos Inocentes de 1963³¹⁹ y los Polos fueron establecidos en enero siguiente³²⁰. Las empresas que se establecieran en ellos tenían a su disposición beneficios fiscales, crediticios, administrativos y subvenciones directas³²¹. Los terrenos de la Zona Franca, al igual que todo Vigo, quedaban dentro de la demarcación del Polo³²² pero a comienzos de 1964, debido a las lagunas que había dejado la normativa, nadie sabía si también le eran extensivas sus ayudas³²³. Era conveniente aclarar si las empresas que se quisieran instalar en el recinto franco se podían acoger a los beneficios del Polo³²⁴, lo que no se produjo hasta abril en una reu-

Comisión que estudie el nuevo camino a seguir y vea como van las otras Zonas Francas”; CZFV, AP de 27/12/1963. La cursiva es mía.

³¹⁶ La Zona Franca de Cádiz parecía próxima a convertirse en un polígono del Polo onubense o a verse encorsetada por éste más el Polo de Desarrollo de Sevilla; CZFV, ACE de 03/04/1964 y CIZF, Sesión de 02/06/1964.

³¹⁷ El Consorcio vigués no dudó en vincular la marcha de la Zona Franca y el progreso de Citroën con “el aumento que de ello se derivaría en el rendimiento de la explotación [...] facilitando incluso la exportación [...] contribuir de una manera real al proceso de industrialización de España en momento en que el Gobierno se preocupa por establecer el Plan de Desarrollo Económico”; CZFV, ACE de 08/07/1963.

³¹⁸ En Barcelona, Galinsoga estaba convencido de que “[...] el Excmo. Sr. Ministro [de Hacienda] se mostró propicio a buscar una solución [...] el Ministro de Industria ayudará en todo lo que sea posible para resolver la cuestión del establecimiento de industrias en Zonas Francas”; CZFV, AP de 11/07/1962.

³¹⁹ Ley 28/12/1963, Boletín Oficial del Estado 30/12/1963, pp. 18190-18198 y Boletín Oficial del Estado 31/12/1963, pp. 18284-18286. RICHARDSON, Harry W., *Política y planificación del desarrollo regional en España*, Alianza, Madrid, 1976, pp. 119-122 y 139 y ss. y ESTAPÉ, Fabián, *Sin acuse... op. Cit.*, pp. 183-203.

³²⁰ Decreto de 30/01/1964, Boletín Oficial del Estado 31/01/1964, pp. 1374-1375 y Orden de 01/02/1964, Boletín Oficial del Estado 04/02/1964, pp. 1517-1520.

³²¹ Las ayudas a las empresas adscritas a los beneficios del Plan incluían la libre amortización del capital invertido durante el primer quinquenio, preferencia en la obtención de crédito oficial, facilidades en los trámites de expropiación forzosa y rebajas de hasta el 95 por ciento en la Licencia Fiscal durante la etapa de instalación, en los impuestos sobre los préstamos concedidos, en los Derechos Reales y de Timbre, en la tributación indirecta que gravara la adquisición de equipo y en los derechos de Arancel. Además se incluían subvenciones directas que podían alcanzar el 20 por ciento del capital invertido; Orden de 03/07/1964, Boletín Oficial del Estado 04/07/1964, p. 8637.

³²² CZFV, ACE de 07/02/1964. “[...] teniendo en cuenta que en estos momentos se están produciendo los primeros efectos de la implantación del Plan de Desarrollo Económico y Social [...] sus terrenos se hallan comprendidos en la demarcación del Polo de Desarrollo Industrial localizado en Vigo [...]”; CZFV, ACE de 23/03/1964. CZFV, ACE de 14/04/1964.

³²³ CZFV, AP de 18/02/1964.

³²⁴ “En momentos en que el Gobierno de la Nación se preocupa de llevar a cabo el Plan de Desarrollo Económico y Social, se juzga de gran interés para la economía patria acceder a la solicitud del caso [...] constituye una aportación al proceso de industrialización de España, precisamente en la demarcación del Polo de Desarrollo industrial localizado en Vigo [...]”; CZFV, ACE de 07/02/1964. Ante la incertidumbre, el Comité Ejecutivo decidió “[...] dejar este asunto [...] y volver a estudiarlo después del 15 de junio próximo, fecha de terminación del segundo plazo de presentación de instancias para acogerse a los beneficios del Polo de Desarrollo”; CZFV, ACE de 23/03/1964.

nión en Madrid entre los representantes del Polo, de la Zona Franca de Vigo y de la Comisaría del Plan³²⁵. Se estableció que las Zonas Francas, como tales, no podían avenirse a unos beneficios que estaban vinculados al régimen ordinario. Pero sí podían acogerse al Polo los terrenos propiedad del Consorcio, estuvieran o no ocupados, siempre que quedaran desafectados de la franquicia³²⁶. Ante estas condiciones la Zona Franca de Vigo intentó evitar toda confusión con el Polo, el Plan y, en general, con el régimen ordinario³²⁷.

Cuadro 8.3 Empresas solicitantes de información e instalación, 1962-1967

	Empresa o Razón social	Producto	País	Fecha
1	Allievi	Resinas Sintéticas	España (Vigo)	sep-62
2	Goodyear	Neumáticos	Estados Unidos	ene-63
3	Frigoríficos Rioplatense SA	Refrigeración	Argentina	abr-63
4	ACME National Refrigeration CO	Refrigeración	Estados Unidos	abr-63
5	Carbonell y Cía.	Aceites	España (Córdoba)	abr-63
6	Siegfried Schulte	-	Suiza	may-63
7	Reizend SA	-	España (Madrid)	jul-63
8	Entidad Técnica Española SA	-	España (Las Palmas)	jul-63
9	Viveros Flotantes del Norte	-	España (Bilbao)	jul-63
10	Lemmerz Española SA	-	España (Manresa)	jul-63
11	Uralita SA	Construcción	España (Madrid)	jul-63
12	Gargallo Construcciones SA	Construcción	España (Madrid)	jul-63
13	Litart	-	España (Madrid)	jul-63
14	COGESOL	-	España (Madrid)	jul-63
15	Ángel Oyarzábal	Remolques	España	ene-64
16	Imperio Ltda	Plásticos	Portugal	ene-64
17	Vaessen Ltda	Tripas de cerdo	Holanda	feb-64
18	Reichert Elektronik	Electrónica	Alemania	feb-64
19	US Steel Corp	Acería	Estados Unidos	mar-64
20	San Ignacio	Esmaltaciones	España (Vitoria)	mar-64
21	Marcelino Gálatas Rentería	Cerámicas	España	mar-64
22	A. Ramilo y M. Outerelo	Platos Fríos	España	mar-64
23	D. Pérez Casquero	Pastas	España	mar-64
24	Varios accionistas	Cartonería	España	abr-64
25	A. Yagüe y F. Muñoz	Construcción	España	abr-64
26	Plate and Voerster-Ferroplast SL	Cerrajería-Plásticos	Alemania	nov-64
27	Textil Vigo Exportadora	Textil	Portugal	nov-64
28	Albes Figueirido	Textil	Portugal	nov-64
29	Soares	Textil	Portugal	nov-64

³²⁵ CZFV, ACE de 14/04/1964.

³²⁶ Para la Comisaría del Plan convenía “[...] aprovechar al máximo aquellos terrenos [...] propiedad de organismos dependientes [...] de la Administración [...] no tuvieran, en estos momento, una utilización real y efectiva [puesto que] la actualización de los Consorcios de las Zonas Francas no había tenido la efectividad deseada”; CZFV, ACE de 14/04/1964.

³²⁷ CZFV, ACE de 03/04/1964 y CZFV, ACE de 14/04/1964.

	<i>Empresa</i>	<i>Producto</i>	<i>País</i>	<i>Fecha</i>
30	Olympia SA	Electrónica	Alemania	dic-64
31	Laminaciones Lesaca SA	Laminados	España (Navarra)	ene-65
32	Impex SA	Frutos Secos	Bélgica	feb-65
33	KGF	Gorros de baño	Alemania	mar-65
34	Romika	Zapatos	Alemania	may-65
35	Sebema	Desguace buques	Holanda	jul-65
36	IDESA	Embalajes	Estados Unidos	oct-65
37	Offergelt	Textil	Alemania	may-66
38	Timex US Time Corp	Relojes	Estados Unidos	sep-66
39	Gentextil SA	Textil	-	abr-67
40	Lokomo	Maquinaria OP	Noruega	dic-67

Fuente: Elaboración propia a partir de CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, Actas del Pleno y Actas del Comité Ejecutivo, varias fechas.

Pero para entonces la iniciativa privada, dispuesta a aprovechar cualquier clase de ayuda independientemente de su origen o adscripción, ya había vuelto a interesarse por el recinto franco³²⁸. Tan solo entre enero de 1963 y diciembre del año siguiente el Consorcio recibió veintinueve solicitudes pidiendo información sobre las ventajas que el régimen franco pudiera ofrecer y sus vínculos con las nuevas políticas económicas del Gobierno³²⁹. La procedencia de estos proyectos se diversificó respecto al período anterior: a las firmas españolas³³⁰ se sumó un gran número de sociedades extranjeras, mayoritariamente estadounidenses³³¹ y alemanas³³², además de portuguesas, holandesas, belgas e incluso una noruega³³³. La mayoría eran empresas que tan sólo buscaban facilidades de instalación y ayudas a su puesta en funcionamiento, y finalmente terminaron por radicarse en algún Polo³³⁴. Otras, en cambio, provenían de un intento fallido de establecerse en algún Polo, como algunas firmas portuguesas dedicadas a la confección³³⁵. Pocas iniciativas eran las que verdaderamente buscaban las ventajas propias de

³²⁸ CZFV, ACE de 26/09/1962, CZFV, ACE de 07/05/1963 y CZFV, ACE de 05/06/1963.

³²⁹ CZFV, ACE de 25/01/1963.

³³⁰ CZFV, AP de 10/07/1963, CZFV, ACE de 24/07/1963 y CZFV, ACE de 23/03/1964.

³³¹ CZFV, ACE de 04/09/1963, CZFV, ACE de 02/03/1964 y CZFV, ACE de 26/10/1966.

³³² CZFV, ACE de 14/05/1965 y CZFV, ACE de 10/08/1965.

³³³ CZFV, ACE de 12/02/1965, CZFV, ACE de 09/07/1965 y CZFV, ACE de 20/12/1967.

³³⁴ Un ejemplo lo constituye la casa alemana Romika, dedicada a la fabricación de zapatos, cuya vocación exportadora era muy pequeña; CZFV, ACE de 15/10/1965. Años después, a punto de expirar los beneficios del Polo, todavía el Consorcio enviaba a la Gerencia algunas de las solicitudes que le llegaban; “[...] se ha remitido información sobre instalación de Industrias al Gerente del Polo de Desarrollo para las siguientes firmas [...]”; CZFV, ACE de 29/04/1969.

³³⁵ Según el gerente del Polo de Vigo, José María Sobrino Manzanares, esas empresas “[...] pretendían acogerse a los beneficios del Polo, pero cuya fabricación no entraba dentro de la lista del de Vigo [...]”

una Zona Franca: Sebema, Impex u Offergelt tenían en común su origen extranjero, la utilización de materias primas foráneas y el destino casi exclusivo de su producción al extranjero³³⁶. En todo caso de todas esas aproximaciones sólo unas pocas se concretaron en anteproyectos elevados al Ministerio de Hacienda.

Olympia Werke AG es el caso más clarificador de los obstáculos a los que todavía se tenían que enfrentar los recintos francos y las empresas que en ellos se querían instalar. El primer contacto entre la casa alemana y el Consorcio de la Zona Franca de Vigo se produjo en diciembre de 1964³³⁷ y las conversaciones se prolongaron hasta septiembre del año siguiente, llegándose a un acuerdo definitivo entre ambas partes en enero de 1966³³⁸. Con una inversión cercana a los 200 millones de pesetas, Olympia iba a fabricar máquinas de escribir destinando a la exportación el 85 por ciento de la producción. El Consorcio concedía una parcela de 50.000 metros cuadrados, previamente urbanizada, por la que percibiría una renta anual de 750 mil pesetas además de un canon equivalente al 2 por mil de la facturación³³⁹. Este expediente llegó a la Comisión Interministerial, que lo aprobó en abril de 1966³⁴⁰, y al Ministerio, que lo sancionó en julio³⁴¹. Pero en ambas instancias se introdujeron condiciones sobre el régimen de divisas, el plazo para poner en marcha la planta y el ritmo al que se debía alcanzar el porcentaje de exportación estipulado³⁴². Estos requisitos movieron a Olympia a recurrir tal autorización ya que existían contradicciones entre el texto emitido por la Comisión y el publicado por el Ministerio y, sobre todo, este último contravenía las características propias del régimen franco así como el acuerdo suscrito con el Consorcio³⁴³.

Mientras continuaban esas gestiones, “[...] razones derivadas de la situación del mercado mundial han obligado a la firma [...] a variar su primitivo proyecto”³⁴⁴, susti-

quedó el Sr. Sobrino en indicarles la conveniencia de dirigirse al Consorcio [...]”; CZFV, ACE de 27/11/1964. CZFV, ACE de 18/12/1964, CZFV, AP de 25/01/1965 y CZFV, ACE de 25/01/1965.

³³⁶ CZFV, ACE de 12/02/1965, CZFV, ACE de 09/07/1965 y CZFV, ACE de 27/05/1966

³³⁷ CZFV, ACE de 18/12/1964, CZFV, AP de 25/01/1965 y CZFV, ACE de 25/01/1965.

³³⁸ CZFV, ACE de 15/10/1965, CZFV, AP de 13/12/1965 y CZFV, ACE de 11/01/1966.

³³⁹ CZFV, AP de 13/12/1965 y CZFV, ACE de 11/01/1966.

³⁴⁰ CZFV, ACE de 27/05/1966.

³⁴¹ Orden de 28/07/1966, Boletín Oficial del Estado 03/10/1966, pp. 12489-12490.

³⁴² Orden de 28/07/1966, Boletín Oficial del Estado 03/10/1966, art. 1 y 2, *Régimen de fiscalización e intervención de Fábrica Olympia de Máquinas de Oficina, S.A.*, Boletín Oficial del Estado 03/10/1966, art. 2 y CZFV, ACE de 12/08/1966.

³⁴³ CZFV, ACE de 12/08/1966.

³⁴⁴ CZFV, ACE de 30/01/1967.

tuyendo las máquinas de escribir por calculadoras eléctricas³⁴⁵. Esta alteración no hizo sino multiplicar las dificultades, ya que el trámite administrativo se debía repetir casi desde su inicio. Además la postura de los Ministerios de Industria y Hacienda, y de la Comisaría del Plan de Desarrollo se habían tornado, si cabe, más intransigentes³⁴⁶. La nueva autorización se produjo en julio de 1967, tras dos años y medio de trámites, recogiendo unas condiciones bastante favorables a la empresa en cuanto al modelo a fabricar y al porcentaje de insumos nacionales... pero no a sus características³⁴⁷. La no adecuación de la producción española de componentes plásticos al precio, plazos y, sobre todo, calidades exigidas por Olympia llevaron a esta firma a desistir de su proyecto³⁴⁸. Solventar las complicaciones derivadas del uso de esos materiales y el esfuerzo a realizar para adaptarlos a los requerimientos de la fábrica, pudiendo así mantener las características del producto final, obligaban a la empresa a volver a enfrentarse con la Administración. Estar atrapada un número no sólo elevado sino también desconocido de meses lidiando de despacho en despacho era algo que Olympia ya no se podía seguir permitiendo. Al final el Consorcio pidió una compensación de 950.000 pesetas por el gasto ocasionado³⁴⁹, algo que la filial de la firma alemana simplemente aceptó antes de desaparecer del panorama vigués³⁵⁰.

Con ciertas similitudes pero aun así distinto fue el caso de Iberoamericana de Embalajes, IDESA. Esta empresa tenía inicialmente el propósito de instalarse en el Polo vigués para producir cajas y cartones, pero su vocación exportadora la empujó a soli-

³⁴⁵ “[...] parece habrán de variar el primitivo proyecto de iniciar el proceso productivo en su factoría de esta Zona Franca con un modelo de máquina de escribir compacta, sustituyéndolo por una máquina de calcular *saldadora* [sic] eléctrica, variación que en la actualidad tienen en estudio”; CZFV, AP de 16/12/1966.

³⁴⁶ “[...] encontrándose ante el problema de la rígida postura de la administración en cuanto al porcentaje de nacionalización de las materias primas, exigencia proveniente al parecer de indicaciones del Ministerio de Industria, por lo que ha elevado a este Departamento un detallado estudio [...] confiando en una pronta y favorable resolución que les permita comenzar de inmediato las obras de su factoría”; CZFV, ACE de 28/07/1967.

³⁴⁷ Orden de 27/07/1967, Boletín Oficial del Estado 19/08/1967, pp. 11735-11736 y CZFV, ACE de 20/12/1967.

³⁴⁸ “[...] cuando ya parecían zanjadas cuantas dificultades encontraba Olympia para instalar su factoría [...] se recibió escrito de la misma comunicando que por dificultades de carácter técnico con los plásticos surgidas recientemente [...] esta Sociedad lamenta profundamente tener que renunciar al proyecto primitivo”, ya que las piezas de plástico “[...] constituyen la base fundamental de la soldadura eléctrica prevista para ser fabricada únicamente en Vigo [...] siendo aproximadamente el 60% de las piezas, incluyendo las más importantes”; CZFV, ACE de 20/12/1967.

³⁴⁹ CZFV, ACE de 20/12/1967 y CZFV, AP de 20/12/1967.

³⁵⁰ CZFV, ACE de 01/03/1968.

citar su establecimiento en la Zona Franca³⁵¹. Esta firma, filial de la norteamericana Weyerhaeuser & Co., presentó en diciembre de 1965 su anteproyecto de instalación en el que se recogía su ubicación en una parcela de 50.000 metros cuadrados en Balaídos, por la que debía satisfacer un arriendo anual de 900.000 pesetas³⁵². Además se establecía un canon de producción equivalente al tres por mil de lo facturado anualmente por la empresa, que se preveía rondaría los 841.500.000 pesetas³⁵³. La Comisión Interministerial aprobó el expediente en marzo de 1966³⁵⁴, no sin reticencias³⁵⁵, y en abril fue autorizada la instalación de IDESA³⁵⁶, tras haberse impuesto duras condiciones sobre su establecimiento y actividad³⁵⁷. La empresa contaba con un plazo de seis meses para iniciar su instalación y otro de tan sólo dos años para tener la planta a pleno rendimiento. La cota de exportación comprometida, equivalente al 75 por ciento de la producción, se debía alcanzar al tercer año de funcionamiento y, desde el principio, el saldo de divisas debía resultar positivo³⁵⁸. A estos problemas se añadió en el verano de 1966 un conflicto entre la empresa y el Consorcio por la adecuación del terreno en el que aquella debía edificar su factoría. Mientras IDESA se quejaba de una inadecuada explanación del terreno, el concesionario alegaba ceñirse a lo estipulado en el convenio de establecimiento³⁵⁹. Sin haber podido iniciar los trabajos de su factoría, Iberoamericana de Embalajes pidió en junio de 1967 una prórroga de 18 meses para llevar a cabo su instalación³⁶⁰. Pero el Consorcio, ante la nula actividad desarrollada por esa firma en los me-

³⁵¹ CZFV, ACE de 15/10/1965 y CZFV, ACE de 19/11/1965.

³⁵² CZFV, AP de 13/12/1965 y CZFV, ACE de 16/12/1965.

³⁵³ CZFV, AP de 13/12/1965.

³⁵⁴ CZFV, ACE de 15/03/1966.

³⁵⁵ El Director General de Agricultura, Manuel de la Riva, señaló que “[...] la intención exportadora [...] es admirable y digna de la mayor atención, pero en conjunto no estima que la petición esté lo suficientemente fundada como para determinar una resolución favorable”. Sánchez Asiaín, Director General de Industria fue incluso más lejos al afirmar que “[...] la industria como tal es digna de apoyo, pero no lo es tanto, en cuanto a su localización en una Zona Franca”; CIZF, Sesión de 11/03/1966.

³⁵⁶ Orden de 19/04/1966, Boletín Oficial del Estado 23/05/1966, pp. 6338-6339.

³⁵⁷ *Régimen de fiscalización e intervención de Iberoamericana de Embalajes, S.A.*, Boletín Oficial del Estado de 23/05/1966, art. 2.

³⁵⁸ *Régimen de fiscalización...* op. Cit., 23/05/1966, art. 2 y CZFV, ACE de 15/03/1966.

³⁵⁹ El Consorcio afirmaba que “[...] en tales conversaciones se habló siempre de cotas aproximadas, por lo que estima no existe ni jurídica ni moralmente obligación alguna al respecto”; CZFV, ACE de 12/08/1966. CZFV, ACE de 25/11/1966.

³⁶⁰ CZFV, ACE de 28/07/1967.

ses precedentes, lo interpretó como un abandono³⁶¹, reclamando a la empresa una indemnización por los gastos de servicio en los que le había hecho incurrir³⁶².

8.7 LAS NUEVAS INSTALACIONES EN LA ZONA FRANCA DE VIGO

No obstante los anteriores fracasos, a partir de mediados de los años sesenta se gestó el establecimiento de nuevas industrias en la Zona Franca de Vigo. En noviembre de 1964 llegó la solicitud de la firma alemana Plate & Voerster para fabricar cerrajería y quincallería plástica para la exportación³⁶³. Al mes siguiente la empresa formalizó un anteproyecto de instalación³⁶⁴ pero, tras este inicio tan rápido, por diferentes problemas sólo pudo comenzar a funcionar en 1969³⁶⁵. La negociación del convenio de establecimiento entre la Plate & Voerster y el Consorcio se complicó³⁶⁶, no alcanzándose un acuerdo entre ambos hasta diciembre de 1965³⁶⁷. En ese lapso la casa alemana había constituido una Sociedad Limitada denominada Ferroplast³⁶⁸. Tras ser sancionada por la Comisión Interministerial en julio de 1966³⁶⁹, el permiso del Ministerio no llegó sino en marzo de 1967³⁷⁰. Sólo entonces pudieron empezar los trabajos para la construcción de la nueva fábrica en Balaídos, pero éstos se retrasaron hasta la primavera de 1968 por una inadecuada configuración de la parcela y por problemas de cimentación³⁷¹. Cuando estos contratiempos se habían enmendado y todo parecía ya resuelto, un error formal en la constitución de la sociedad privó de valor todo acto contractual de la empresa³⁷². La

³⁶¹ “[...] interesando una prórroga de 18 meses para su instalación [...] si bien en el fondo lo que existe es un desistimiento por su parte del proyecto de instalación”; CZFV, AP de 20/12/1967.

³⁶² CZFV, AP de 20/12/1967.

³⁶³ CZFV, ACE de 27/11/1964 y CZFV, ACE de 18/12/1964.

³⁶⁴ CZFV, ACE de 12/02/1965.

³⁶⁵ CZFV, *Presupuestos*, Vigo, 1969.

³⁶⁶ CZFV, ACE de 07/09/1965 y CZFV, ACE de 19/11/1965.

³⁶⁷ Finalmente la empresa aceptó pagar un arriendo de 185 pesetas por metro cuadrado y año, más un canon de producción del 3 por mil sobre la facturación, a cambio de un período de duración del contrato de 25 años y una superficie de primera instalación de 2.500 metros más otros 7.500 de reserva; CZFV, AP de 13/12/1965.

³⁶⁸ CZFV, ACE de 11/01/1966.

³⁶⁹ CZFV, ACE de 12/08/1966 y CZFV, AP de 12/08/1966.

³⁷⁰ Orden de 01/03/1967, Boletín Oficial del Estado 31/03/1967, pp. 4322-4323.

³⁷¹ CZFV, ACE de 28/07/1967, CZFV, AP de 20/12/1967 y CZFV, ACE de 29/01/1968.

³⁷² “[...] por razones de mala interpretación, la escritura de constitución de la sociedad no había sido liquidada del Impuesto sobre transmisiones patrimoniales y Actos jurídicos documentados, faltando también por tanto la inscripción de la misma en el Registro mercantil, razones que impiden de momento la firma del oportuno contrato de arrendamiento”; CZFV, ACE de 29/04/1968. CZFV, AP de 31/05/1968.

rectificación de esa escritura y otros problemas administrativos ocuparon los siguientes meses, retrasando la puesta en marcha de Ferroplast a septiembre de 1969³⁷³.

Kölnische Gummifäden Fabrik, KGF, llegó de Colonia con la intención de confeccionar gorros de baño en el recinto franco, para destinarlos a la exportación³⁷⁴. En marzo de 1965 comenzaron las negociaciones entre la empresa y el Consorcio³⁷⁵, alcanzándose un acuerdo en agosto de 1966 que fue elevado a la Comisión Interministerial³⁷⁶. La autorización ministerial se obtuvo en marzo del año siguiente³⁷⁷, al mismo tiempo que Ferroplast, y en agosto se firmó el convenio definitivo para su establecimiento³⁷⁸. Al contrario que las firmas anteriores, KGF no iba a edificar una factoría sobre una parcela urbanizada y concedida por el Consorcio, sino que acordó ocupar una de las naves que la institución viguesa había construido en Balaídos para servir, inicialmente, como almacenes³⁷⁹. El problema se presentó cuando la Aduana obstaculizó la habilitación de estas instalaciones alegando que, si bien dentro del recinto franco, estaban destinadas a ser un espacio comercial y no a albergar operaciones industriales³⁸⁰. El Consorcio se tuvo que esforzar entonces en demostrar que el edificio cumplía las condiciones de seguridad y aislamiento necesarias, consiguiendo el visto bueno del Administrador de la Aduana en marzo de 1968³⁸¹. La empresa inició su actividad en abril de 1968, confeccionando gorritos con las piezas y patrones llegados de Alemania³⁸². Pero esta aventura viguesa en pos de las facilidades arancelarias y de una mano de obra barata no solucionó los problemas de la casa matriz³⁸³. Mientras a nivel empre-

³⁷³ CZFV, ACE de 10/10/1969.

³⁷⁴ CZFV, ACE de 12/03/1965 y KÖLNISCHE GUMMIFÄDEN FABRIK, *Anteproyecto de Instalación*, 09/03/1966.

³⁷⁵ CZFV, ACE de 12/03/1965, CZFV, ACE de 15/10/1965 y CZFV, AP de 13/12/1965.

³⁷⁶ CZFV, ACE de 12/08/1966 y CZFV, AP de 12/08/1966.

³⁷⁷ Orden de 01/03/1967, Boletín Oficial del Estado 31/03/1967, p. 4322.

³⁷⁸ CZFV, AP de 20/12/1967.

³⁷⁹ CZFV, AP de 16/12/1966, CZFV, ACE de 30/01/1967 y CZFV, ACE de 20/12/1967.

³⁸⁰ CZFV, ACE de 29/01/1968.

³⁸¹ CZFV, AP de 31/05/1968.

³⁸² CZFV, ACE de 29/04/1968.

³⁸³ A comienzos de 1972 el Comité Ejecutivo declaró que “[...] con prudencia y sensibilidad se siga atentamente este caso [...] haciendo patente a la firma en cuestión la mejor disposición del Consorcio en cuanto a facilitar la marcha de la industria, pero advirtiéndole al propio tiempo como por el especial carácter de nuestra entidad, los límites en tal sentido no podrían ser muy amplios”; CZFV, ACE de 21/02/1972.

sarial KGF era sustituida por la firma “Baspa”³⁸⁴, desde la Zona Franca se intentaba que esta industria saliera a flote solicitando al Ministerio de Hacienda que se pudiera variar libremente la producción y destinar una mayor parte de la misma al mercado interior³⁸⁵. No obstante todos estos esfuerzos y tras varios meses procurando prorrogar el pago de la deuda que arrastraba, Baspa echó el cierre definitivo a finales de 1973³⁸⁶.

En noviembre de 1968 Almeida Barreto, un empresario portugués, llegó a la Zona Franca de Vigo con un proyecto para transformar bacalao congelado³⁸⁷. La empresa prepararía lo que en el anteproyecto se denominaban “platos *preconfeccionados*”, mediante un método que se decía revolucionario, exportando hasta el 75 por ciento de la producción³⁸⁸. Esta iniciativa surgía de la relocalización de una empresa anterior situada en Portugal, algo que tanto al Consorcio³⁸⁹ como a la Administración³⁹⁰ ofreció las suficientes garantías para autorizar su establecimiento relativamente rápido, en mayo de 1971³⁹¹. Instalada en un almacén de Balaídos³⁹², al igual que KGF, la empresa de alimentación comenzó a funcionar justo un año después... así como sus problemas³⁹³. Barreto pronto declaró su incapacidad para alcanzar el cupo de exportación establecido, equivalente al 60 por ciento de lo producido³⁹⁴. El empresario solicitó a mediados de 1972 al Ministerio reducir la cuota de venta en el extranjero hasta el 20 por ciento de la producción y ampliar tres años más el plazo de dos concedido para lograrlo, algo que el

³⁸⁴ Baspa era una firma participada mayoritariamente por la también alemana Radium Gummwerke; CZFV, ACE de 13/08/1969, CZFV, ACE de 25/11/1969 y CZFV, ACE de 30/03/1973.

³⁸⁵ CZFV, ACE de 24/03/1972, CZFV, ACE de 28/02/1973 y CZFV, ACE de 08/11/1973.

³⁸⁶ CZFV, ACE de 30/03/1973, CZFV, AP de 07/05/1973, CZFV, ACE de 29/05/1973, CZFV, ACE de 26/07/1973, CZFV, ACE de 26/09/1973 y CZFV, AP de 28/12/1973.

³⁸⁷ CZFV, ACE de 20/12/1968, CZFV, AP de 20/12/1968 y CZFV, ACE de 13/08/1969.

³⁸⁸ El empresario aseguraba que “[...] los imperativos de la vida moderan hacen que cada vez sea más sentida la necesidad de disponer de preparados alimenticios que, sin merma del sabor y demás cualidades gustativas, no exijan la prolongada preparación que tradicionalmente requiere la comida”. El método revolucionario se basaba en el *engorsamiento* de los distintos ingredientes de un plato: añadirles grasas animales y vegetales para igualar su conductibilidad calorífica; INDUSTRIA DE PRECOCINADOS ALIMENTICIOS, *Anteproyecto de Instalación*, 04/11/1969.

³⁸⁹ CZFV, ACE de 10/10/1969 y CZFV, AP de 25/11/1969.

³⁹⁰ CZFV, ACE de 15/05/1970 y CZFV, ACE de 26/02/1971.

³⁹¹ CZFV, ACE de 23/06/1971.

³⁹² Inicialmente se planteó su ubicación en el almacén del Muelle Transversal, haciendo uso de las cámaras frigoríficas alquiladas a MAR, S.A., pero no se llevó a cabo tanto por interferir con las instalaciones del Cable Inglés en ese almacén como porque “[...] las cámaras habilitadas de [...] MAR SA, sobre cuyas instalaciones manifiesta el Sr. Barreto [...] no reúnen las óptimas condiciones de uso al encontrarse en una zona de manipulación de pescado [...]”; CZFV, ACE de 13/08/1969. CZFV, ACE de 25/11/1969, CZFV, ACE de 30/09/1971 y CZFV, AP de 19/11/1971.

³⁹³ CZFV, ACE de 09/05/1972, CZFV, ACE de 14/06/1972 y CZFV, AP de 07/05/1973.

³⁹⁴ CZFV, ACE de 26/07/1973.

departamento de Hacienda concedió a finales de 1973³⁹⁵. Pero Barreto había cesado su actividad en febrero de ese año y se había esfumado, sin haber satisfecho al Consorcio los pagos que le debía por arriendo y canon de producción³⁹⁶. La entidad concesionaria, para resarcirse, se quedó con los materiales e instalaciones que el empresario portugués, en su huida, había dejado abandonados³⁹⁷.

El primer contacto oficial entre Industrias Mecánicas de Galicia, INDUGASA, y el Consorcio se produjo en noviembre de 1972³⁹⁸. Esta empresa era el fruto de una *joint-venture* entre SEAT y Citroën Hispania para establecer una fábrica de transmisiones que suministrara a ambas casas³⁹⁹. Este proyecto era una respuesta a los cambios que habían de introducir los denominados “Decretos Ford”. El Acuerdo Preferencial alcanzado en 1970 con la Comunidad Económica Europea y, sobre todo, el deseo de la compañía norteamericana de volver a instalar una factoría en España obligaron al Gobierno a transformar el marco normativo del sector automovilístico de este país⁴⁰⁰. Esta reforma permitía a los coches construidos en España no tener que incorporar obligatoriamente una mayoría de componentes nacionales, abriendo la posibilidad a los ensambladores de adquirir suministros extranjeros⁴⁰¹. A las industrias auxiliares, que hasta entonces habían producido una gran variedad de piezas pero en series cortas, no les quedaba más remedio que especializarse en algún componente. Ésta era la única manera de incrementar la escala de producción y mantener la competitividad suficiente para seguir abasteciendo a los fabricantes de automóviles. Pero al mismo tiempo abría la

³⁹⁵ CZFV, ACE de 08/11/1973.

³⁹⁶ CZFV, AP de 07/05/1973 y CZFV, AP de 26/09/1973. El Consorcio señaló que el empresario “[...] deberá dirigirse a esta Firma escrito, en términos claros y precisos, advirtiéndole de la insostenible situación producida por su reiterado incumplimiento de la obligación de pago de los cánones de ocupación y producción”; CZFV, ACE de 18/10/1973.

³⁹⁷ CZFV, ACE de 26/03/1974, CZFV, ACE de 23/08/1974, CZFV, ACE de 30/10/1974 y CZFV, AP de 26/12/1974.

³⁹⁸ CZFV, AP de 20/11/1972.

³⁹⁹ CZFV, AP de 15/12/1972 y CZFV, ACE de 26/09/1973.

⁴⁰⁰ Decreto de 30/11/1972, Boletín Oficial del Estado 07/12/1972, pp. 21830-21832, Orden de 08/03/1973, Boletín Oficial del Estado 17/03/1973, pp. 5309-5311 y CZFV, AP de 24/03/1972.

⁴⁰¹ Ver CATALÁN I VIDAL, Jordi, “La creación de la ventaja comparativa en la industria automovilística española, 1898-1996”, en *Revista de Historia Industrial*, nº 18, 2000, pp. 140-143, GARCÍA RUIZ, José Luís (coord.), *Sobre ruedas. Una historia crítica de la industria del automóvil en España*, Madrid, 2003, CATALÁN I VIDAL, Jordi, “La SEAT del desarrollo, 1948-1972”, en *Revista de Historia Industrial*, nº 30, 2006, pp. 180-182 y CATALÁN I VIDAL, Jordi, “La primera crisis de SEAT: el veto a General Motors y la compra de AUTHI a British Leyland (1972-1976)”, en *Investigaciones de Historia Económica*, nº 9, 2007, pp. 141-172.

posibilidad a los que consiguieran realizar este cambio con cierto éxito de suministrar también a plantas situadas en el extranjero⁴⁰².

Estas nuevas condiciones animaron a SEAT y a Citroën a establecer una empresa especializada en producir juntas homocinéticas y elementos de la transmisión que se encargara de abastecer tanto a las fábricas de Barcelona y Vigo como a las factorías que sus respectivos grupos, FIAT y Peugeot, tenían en otros países⁴⁰³. INDUGASA se constituyó con un capital social de 400 millones de pesetas aportadas a partes iguales por Citroën Hispania y SEAT, con una inversión cercana a los 1.400 millones⁴⁰⁴. A comienzos de 1973 la empresa llegó a un acuerdo con el Consorcio para fijar las condiciones de su establecimiento⁴⁰⁵ y, rápidamente, se solventó el trámite con la Administración⁴⁰⁶. INDUGASA, además de recibir al oportuna autorización para iniciar su actividad en la Zona Franca, fue incluida en los beneficios del III Plan. Antes de acabar 1973, la nueva factoría entró en funcionamiento. Su actividad se desarrolló en paralelo al proyecto de ampliación productiva de Citroën Hispania, destinado a incrementar la escala de producción y a afrontar la construcción de nuevos modelos⁴⁰⁷.

A comienzos de 1973, Porcelanas de Vigo, POVISA, solicitó al Consorcio su establecimiento en la Zona Franca⁴⁰⁸. Esta firma pertenecía al Grupo de Empresas Álvarez y se dedicaba a fabricar vajillas⁴⁰⁹. POVISA ya estaba en funcionamiento y, durante unos años, había sido concesionaria de los beneficios del Polo pero, tras extinguirse esas ayudas, Moisés Álvarez reorientó la planta hacia el recinto franco. Porcela-

⁴⁰² En el memorándum que el Consorcio elevó al Ministerio para solicitar la autorización de INDUGASA, se trasladaron los argumentos de los promotores del proyecto: “[...] con la citada disposición [el Decreto de 30/11/1972] se pretende conseguir –según expresamente se reconoce en el preámbulo– los siguientes objetivos: a) una mayor competitividad de los fabricantes nacionales de automóviles de turismo frente al exterior; b) estimular la evolución de nuestra industria del automóvil mediante su presencia real en mercados exteriores; c) evitar que el sector pueda quedar al margen tanto de la especialización que hoy se impone en el ámbito europeo como de la estrategia multinacional de las grandes firmas. La implantación en España, por primera vez, de una industria dedicada primordialmente a la producción de transmisiones homocinéticas, que conjuntamente pretender llevar a cabo las filiales españolas de dos de las grandes firmas europeas del ramo del automóvil, conjuga en sí aquellos objetivos”; CZFV, AP de 15/12/1972.

⁴⁰³ CZFV, AP de 15/12/1972.

⁴⁰⁴ CZFV, AP de 15/12/1972.

⁴⁰⁵ CZFV, ACE de 28/02/1973, CZFV, ACE de 29/05/1973, CZFV, ACE de 27/08/1973 y CZFV, AP de 26/09/1973.

⁴⁰⁶ CZFV, AP de 07/05/1973, CZFV, ACE de 25/06/1973 y CZFV, ACE de 08/11/1973.

⁴⁰⁷ CZFV, ACE de 26/02/1971, CZFV, AP de 11/07/1972, CZFV, ACE de 26/07/1973, CZFV, ACE de 27/08/1973 y CZFV, AP de 26/09/1973.

⁴⁰⁸ CZFV, ACE de 30/03/1973 y CZFV, ACE de 30/04/1973.

⁴⁰⁹ CZFV, ACE de 30/04/1973.

nas de Vigo tuvo que trasladarse físicamente a Balaídos, donde iba a mantener la producción de loza al tiempo que absorbía la elaboración de cromos cerámicos de CROMOLITO, otra empresa del grupo⁴¹⁰. Se esperaba alcanzar una exportación mínima del 60 por ciento de la facturación. Expresando el Consorcio su satisfacción por poder contar ¡por fin! con un proyecto “netamente” vigués⁴¹¹, el acuerdo de instalación llegó en abril de 1973⁴¹². El anteproyecto alcanzado fue elevado a la Comisión⁴¹³ y al Ministerio, consiguiéndose la autorización definitiva en marzo de 1974⁴¹⁴. Con el camino despejado, Porcelanas de Vigo se dispuso a iniciar su actividad en la Zona Franca, pero los problemas comenzaron muy pronto. A comienzos de 1975 la empresa, incapaz de despegar, adeudaba ya al Consorcio el arriendo de los meses de abril a diciembre de 1974 y tampoco se hacía cargo del mantenimiento de las zonas de servicio, obligación contraída por convenio como el resto de empresas establecidas en Balaídos⁴¹⁵. Para facilitar su puesta en funcionamiento en la nueva etapa el Consorcio aplazó el pago de los cánones adeudados⁴¹⁶, mientras la propia POVISA solicitaba a la Comisión Interministerial una prórroga para el cumplimiento del cupo de exportación. Además, la empresa pedía que en el procedimiento de cálculo se incluyera la facturación y las ventas en el extranjero realizadas por todo el Grupo Álvarez⁴¹⁷. La Comisión accedió a lo primero, ampliando el plazo hasta abril de 1976⁴¹⁸, pero no a lo segundo. Si bien Porcelanas de Vi-

⁴¹⁰ CZFV, ACE de 30/03/1973. “[...] la implantación en Zona Franca de la nueva industria no supondría competencia alguna con otras establecidas en territorio común, ya que la fabricación de cromolitos la realiza en España tan sólo una filial que absorbería POVISA”; CZFV, ACE de 30/04/1973.

⁴¹¹ “Es unánime la satisfacción por el hecho de que, por primera vez en la historia del Consorcio, una empresa netamente viguesa pretenda hacer uso del Instituto Jurídico que las Zonas Francas representan”; CZFV, AP de 07/05/1973.

⁴¹² CZFV, ACE de 30/04/1973, CZFV, AP de 07/05/1973 y CZFV, AP de 17/05/1973.

⁴¹³ CZFV, ACE de 26/07/1973 y CZFV, ACE de 08/11/1973.

⁴¹⁴ CZFV, ACE de 26/03/1974.

⁴¹⁵ CZFV, ACE de 25/06/1975, CZFV, AP de 02/07/1975 y CZFV, ACE de 30/09/1975. Incluso el Comité Ejecutivo llegó al punto de “[...] en vista del incumplimiento por Porcelanas de Vigo, SA de las obligaciones asumidas [...] y teniendo en cuenta que dicha firma no ha correspondido a los reiterados requerimientos que para subsanarlo le han sido efectuados, acuerda por unanimidad proponer al Pleno la resolución de la referida relación contractual”; CZFV, ACE de 29/08/1975.

⁴¹⁶ CZFV, AP de 05/12/1975 y CZFV, AP de 19/12/1975.

⁴¹⁷ El argumento de la empresa era que si bien los cromos se destinaban al mercado nacional, la cerámica producida por las plantas suministradas, pertenecientes al mismo grupo empresarial, sí cumplía los requisitos de exportación; CZFV, ACE de 12/03/1976. Sobre Moisés Álvarez y sus empresas, ver CARMONA BADÍA, Xoán y NADAL I OLLER, Jordi, *El empeño industrial... op. Cit.*, pp. 315-316 y NAVAS NOVAS, Ana María, “Manuel Álvarez Pérez (1873-1938) e Moisés Álvarez O’Farrill (1904-1975). A grande empresa galega do vidro e da cerámica”, en CARMONA BADÍA, Xoán (coord.), *Empresarios... op. cit.*, pp. 318-343.

⁴¹⁸ CZFV, ACE de 12/03/1976.

go consiguió entonces regularizar su situación e iniciar sus operaciones en la Zona Franca⁴¹⁹, la planta no se pudo sustraer de la muy difícil situación que afectaba al Grupo Álvarez⁴²⁰. Finalmente, en 1978 todo el grupo fue intervenido por el Instituto Nacional de Industria⁴²¹.

Por las mismas fechas en que Moisés Álvarez iniciaba sus contactos con el Consorcio vigués, se acercó también otro empresario de la ciudad para tantear la posibilidad de instalar una empresa en régimen franco. Manuel Freire Gestoso, de Industrias Freire, proyectaba una fábrica de confección textil asociado con De Sutter, un empresario belga⁴²². Mientras éste iba a suministrar la materia prima Freire pretendía aportar la maquinaria, concretamente las máquinas de coser fabricadas por Refrey, una de las firmas de su propiedad⁴²³. En Vigo esperaban encontrar las facilidades que la Zona Franca ofrecía al empleo de capitales y materias extranjeras⁴²⁴, así como las ventajas de contar con una abundante y barata mano de obra femenina⁴²⁵. De Sutter planeaba exportar el 90 por ciento de la producción, un porcentaje que el Consorcio consideró muy razonable⁴²⁶. Con esta empresa coincidió el proyecto de Petronius de trasladar sus instalaciones de Barcelona a la Zona Franca de Vigo⁴²⁷. Esta sociedad compartía con la anterior dedicarse a la confección textil, estar participada por capital belga y contar con Manuel Freire como asociado. A pesar de las expectativas abiertas, ambos proyectos fueron abandonados por sus promotores antes de acabar la primavera de aquel año⁴²⁸.

⁴¹⁹ CZFV, ACE de 30/07/1976.

⁴²⁰ CZFV, AP de 27/12/1977.

⁴²¹ GARCÍA HERMOSO, José Miguel, "Una experiencia de gestión en la Empresa Pública: el Grupo INI 1983-1987", *Hacienda Pública Española*, 110-111, 1988, pp. 87-98.

⁴²² CZFV, ACE de 14/12/1972 y CZFV, ACE de 28/02/1973.

⁴²³ CZFV, AP de 02/03/1973.

⁴²⁴ Paul De Sutter, el empresario belga, afirmó tal vez de un modo algo ingenuo que "[...] España constituye un polo de atracción de los inversionistas no españoles, por la seriedad de sus gentes y la flexibilidad de la Administración"; INDUSTRIA DE CONFECCIÓN DE PRENDAS DE VESTIR, *Anteproyecto de Instalación*, 01/02/1973.

⁴²⁵ Extremo del que se dejó constancia recurriendo al eufemismo de señalar que "[...] la región gallega constituye un polo de atracción internacional de la industria de la confección"; CZFV, AP de 02/03/1973. CZFV, ACE de 30/04/1973.

⁴²⁶ Para el Consorcio dicho porcentaje era "[...] más que razonable y [...] elimina toda sospecha de competencia desleal o privilegiada con la industria establecida o a establecer en territorio común"; CZFV, AP de 02/03/1973.

⁴²⁷ CZFV, ACE de 30/03/1973.

⁴²⁸ CZFV, AP de 17/05/1973.

9 LA ZONA FRANCA DE VIGO: DEL MONOCULTIVO INDUSTRIAL A LA ADHESIÓN A LA C.E.E.

Citroën comenzó a funcionar en la Zona Franca en 1958, creciendo rápidamente en los años posteriores. A pesar de instalarse otras empresas a finales de la década de 1960, la actividad del recinto vigués estuvo fuertemente marcada por la filial francesa. Este dominio tuvo desde el principio el color de un monocultivo industrial, característica que se reforzó tras la apertura de INDUGASA, también dedicada a la automoción. El desmedido peso de Citroën en la Zona Franca provocó una cierta monopolización de su Consorcio: éste recibía la mayor parte de sus ingresos de la ensambladora, a la que debía destinar en contrapartida la casi totalidad de su presupuesto.

Este monocultivo no fue causado únicamente por la indudable importancia de Citroën. También ayudó que esa empresa apenas pudiera ser acompañada por otras actividades. Los límites del giro de 1959 se dejaron sentir tanto en la faceta industrial de las Zonas Francas como en la comercial. En el régimen ordinario la apertura fue muy paulatina y no dejó de conducir del prohibicionismo precedente a una severa protección. En los recintos francos las restricciones fueron aun mayores por los procedimientos y controles de divisas que continuaban vigentes.

Los intentos que en los años setenta y ochenta llevó a cabo el Consorcio por escapar de ese monocultivo, ayudando en lo posible a una ciudad en plena crisis, chocaron contra la escasez de recursos, la falta de toda colaboración por parte del Estado y la incertidumbre generada por las implicaciones de la adhesión a la C.E.E. El cambio no se pudo iniciar hasta finales de los ochenta cuando, una vez ya adheridos a Europa, la Comunidad completó su propio ciclo de reformas clarificando así las nuevas reglas de juego. La Zona viguesa solucionó también en ese mismo momento sus problemas financieros, gracias a Citroën e INDUGASA, pudiendo así implementar un modelo distinto de funcionamiento, tomado del recinto de Barcelona. Este nuevo paradigma se basaba en el comercio bajo franquicia arancelaria, la provisión a la empresas tanto de suelo como de una gama cada vez más variada de servicios, y el desarrollo de toda actuación que contribuyera a fomentar la actividad del área metropolitana de Vigo.

9.1 LAS INDUSTRIAS DE LA ZONA FRANCA EN FUNCIONAMIENTO

En el verano de 1957, una vez aprobado el establecimiento de Citroën y tras solucionar los últimos detalles de dicha autorización¹, la compañía automovilística comenzó a edificar su nueva factoría en Balaídos². Mientras se construía, la producción de vehículos se inició en abril de 1958³ en un almacén del puerto que el Consorcio había alquilado a la Junta de Obras y puesto a disposición de la empresa⁴. Durante los dieciocho meses que esta nave estuvo en funcionamiento como planta de ensamblaje provisional⁵, se construyeron casi 1.500 automóviles, con elementos traídos íntegramente de Francia⁶. Esta actividad sirvió además para preparar a un grupo de operarios que iban a convertirse posteriormente en los primeros encargados de las distintas secciones de la factoría⁷. Ésta comenzó a funcionar el último día de agosto de 1959⁸, iniciándose una nueva etapa para Citroën, para la Zona Franca de Vigo y para la propia estructura económica del sudoeste de Galicia⁹.

En apenas dos años la firma automovilística había firmado con el Consorcio el acuerdo de establecimiento en la Zona Franca, construido la fábrica de Balaídos e iniciado su producción en la nueva planta¹⁰. Pero previamente el Consorcio tuvo que adquirir el terreno y urbanizarlo, además de habilitar el nuevo recinto a efectos aduaneros¹¹. Unos años antes, al sancionarse su emplazamiento, la Zona Franca de Vigo había recibido la declaración de utilidad pública sobre un amplio territorio que incluía los

¹ Orden de 31/07/1957, Boletín Oficial del Estado 23/09/1957, pp. 5147-5148 y Orden de 09/10/1957, Boletín Oficial del Estado 21/10/1957, p. 5861.

² CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, Acta del Comité Ejecutivo de 06/02/1958, CZFV, Acta del Pleno de 07/11/1958 y CZFV, ACE de 09/03/1959.

³ CZFV, AP de 05/05/1958.

⁴ El Consorcio se encargó de negociar con la Junta de Obras la concesión de un almacén del puerto. El concesionario del recinto franco tuvo que hacerse cargo del arriendo y del acondicionamiento de la nave; CZFV, ACE de 22/07/1957. CZFV, ACE de 30/08/1957 y CZFV, AP de 09/09/1957.

⁵ CZFV, ACE de 09/09/1958 y CZFV, AP de 10/07/1959.

⁶ CZFV, *Almacén nº 1*, Vigo, 1958, CZFV, *Almacén nº 1*, Vigo, 1959, CZFV, ACE de 25/11/1960 y CITROËN HISPANIA, S.A., *Datos de producción y económicos. 1958-1975*, Vigo, 1975, p. 4.

⁷ CZFV, ACE de 08/10/1959.

⁸ CZFV, AP de 10/07/1959.

⁹ Ya en 1960 el Administrador de la Aduana de Vigo, Francisco Javier Pedrosa Carro, señaló “[...] lo mucho que es hoy Citroën Hispania con sus actuales instalaciones así como al excelente servicio que presta el Consorcio con su organización y su red de almacenes en los muelles [...]”; CZFV, ACE de 03/10/1960.

¹⁰ CZFV, AP de 09/09/1957, CZFV, AP de 10/07/1959 y CZFV, ACE de 08/10/1959.

¹¹ CZFV, AP de 10/07/1959, CZFV, ACE de 06/08/1959 y CZFV, ACE de 08/10/1959.

términos de Alcabre y Navía, el valle del Lagares desde Pereiró hasta Samil y la extensión litoral desde esta última playa hasta el arenal del Bao¹².

Tabla 9.1 Ingresos del Consorcio de la ZFV, 1949-81, miles de pesetas de 1964

	Subvenciones Públicas	Impuesto de Sociedades	Ingresos de Explotación	Ingresos Financieros	Total	1964-66 = 100
1949-51	1.249,9	0,0	0,0	0,0	1.249,9	1,1
1952-54	5.256,2	0,0	0,0	14,4	5.270,6	4,4
1955-57	8.718,2	0,0	449,0	9.706,5	18.873,7	15,9
1958-60	7.908,5	5.477,1	4.698,6	10.751,9	28.836,1	24,3
1961-63	6.608,8	44.415,4	7.897,9	638,1	59.560,1	50,3
1964-66	4.463,2	95.793,0	15.121,1	3.093,6	118.470,8	100,0
1967-69	3.596,9	55.743,0	15.807,1	5.164,1	80.311,0	67,8
1970-72	2.961,6	27.206,1	18.815,8	7.568,6	56.552,1	47,7
1973-75	2.383,9	40.253,7	29.557,2	6.840,6	79.035,4	66,7
1976-78	2.067,6	63.320,1	90.238,9	8.350,9	163.977,5	138,4
1979-81	1.976,8	68.742,3	163.800,5	29.736,8	264.256,3	223,1
% / Total	5,4	45,8	39,5	9,3	100,0	

Fuente: Elaboración propia a partir de CZFV, *Presupuestos*, Vigo, varios años, ver Tablas 8 a 14 en Apéndices Estadísticos

Pero tener una concesión administrativa distaba mucho de disponer realmente de esos terrenos¹³. El procedimiento para su expropiación era muy lento incluso concentrando todos los esfuerzos en Balaídos, denominado *Sub-zona I-A* dentro de aquella extensión¹⁴. La premura exigida por el inmediato establecimiento de Citroën Hispania obligó al Consorcio a acudir a la compra directa de las parcelas a sus propietarios¹⁵. Ésta era una tarea muy complicada tanto por la fragmentación del terrazgo y la atomización de la propiedad¹⁶, como por la limitada disponibilidad de recursos del concesionario del recinto franco¹⁷. Hasta 1956, las aportaciones del Ayuntamiento y de otras

¹² CZFV, AP de 08/06/1956 y CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, Acta del Pleno de 29/09/1956.

¹³ Ante la urgencia exigida por Citroën, el Pleno optó por concentrarse en la sub-zona de Balaídos, dejando para más adelante el resto de terrenos de Alcabre, Lagares, Coruxo y Canido; CZFV, AP de 29/09/1956.

¹⁴ CZFV, AP de 29/09/1956, CZFV, AP de 16/10/1956 y CZFV, AP de 10/11/1956.

¹⁵ CZFV, AP de 29/09/1956. “[...] para facilitar así la rápida adquisición de los mismos con razonable precio, mientras no sea imprescindible utilizar el recurso de la expropiación forzosa”; CZFV, ACE de 15/11/1956.

¹⁶ El polígono de Balaídos con casi un millón de metros cuadrados, estaba dividido en casi 1.500 fincas; CZFV, *Balances de Patrimonio*, Vigo, varios años, ver Tablas 21, 23 y 24 en Apéndices Estadísticos.

¹⁷ A la hora de organizar el servicio de vigilancia de Citroën en Balaídos, “[...] en consideración de la escasa disponibilidad de fondos por parte del Consorcio, se autorizarán únicamente dos nuevos empleados del Consorcio con la misión de Vigilante de Balaídos, reajustándose los servicios en forma conve-

entidades locales o la Subvención del Estado eran claramente insuficientes para afrontar los gastos de adquirir y urbanizar el polígono de Balaídos.

Tabla 9.2 Gastos del Consorcio de la ZFV, 1949-81, miles de pesetas de 1964

	Gastos Generales	Gastos Financieros	Gastos de Explotación	Adquisiciones	Obras	Total	1964-66 = 100
1949-51	1.229,0	7,0	0,0	0,0	0,0	1.236,0	1,7
1952-54	2.210,4	88,0	0,0	0,0	0,0	2.298,4	3,2
1955-57	4.057,9	581,5	57,2	10.221,0	636,8	15.554,4	21,4
1958-60	6.645,2	6.168,1	1.146,8	12.486,5	3.846,4	30.293,1	41,7
1961-63	10.931,7	5.205,8	874,5	13.119,2	18.033,1	48.164,4	66,4
1964-66	16.066,6	4.934,8	1.152,9	758,1	49.677,9	72.590,2	100,0
1967-69	18.075,5	6.911,4	1.118,8	1.763,4	45.394,1	73.263,2	100,9
1970-72	20.255,4	6.936,2	1.245,6	175,5	28.082,9	56.695,6	78,1
1973-75	29.311,1	9.765,6	2.140,1	0,7	39.356,4	80.573,9	111,0
1976-78	60.795,1	12.127,2	9.863,4	0,0	16.609,4	99.395,1	136,9
1979-81	129.341,6	26.010,3	11.735,7	529,9	25.495,6	193.113,1	266,0
% / Total	44,4	11,7	4,4	5,8	33,7	100,0	

Fuente: Elaboración propia a partir de CZFV, *Presupuestos*, Vigo, varios años, ver Tablas 15 a 20 en Apéndices Estadísticos

En 1952 se comenzó a percibir la Subvención del Estado¹⁸ y para generar algún rédito, Portanet había decidido situar esos fondos en varias cuentas de diversas entidades mientras no se pudieran destinar a la construcción del recinto franco definitivo¹⁹. Pero a este fin, la adquisición de fincas, su urbanización y la realización del nuevo puerto, esa subvención era claramente insuficiente así como los intereses que rendían aquellas cuentas²⁰. Como hiciera el Consorcio de Barcelona casi treinta años antes²¹, al concesionario vigués no le quedó más remedio que capitalizar la Subvención del Estado²². En agosto de 1957 se concertó un crédito con la Caja de Ahorros Municipal de

niente para utilizar al máximo el rendimiento del personal actual, compensándole incluso con devengas reglamentarias por horas extraordinarias al turnar como serenos, porteros, etc. en Balaídos”; CZFV, ACE de 06/08/1959.

¹⁸ Decreto de 08/09/1950, Boletín Oficial del Estado 08/10/1950, p. 4291 y CZFV, ACE de 20/10/1950.

¹⁹ CZFV, ACE de 14/10/1952 y CZFV, ACE de 15/02/1954.

²⁰ “Tal cuantía fue cifrada hace 26 años [1930] y la acusada elevación de precios que desde entonces se produjo en el valor de los terrenos, materiales de construcción, mano de obra, etc.” CZFV, AP de 29/09/1956. Incluso Portanet llegó a solicitar al Ministro de Hacienda un incremento de dicha subvención “[...] a medida que vaya siendo realidad la expropiación de los terrenos y la subsiguiente instalación de industrias exportadoras en los mismos”; CZFV, AP de 16/10/1956, CZFV, AP de 13/11/1956, CZFV, AP de 04/12/1956 y CZFV, AP de 14/08/1958.

²¹ Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 73 y CONSORCIO DEL PUERTO FRANCO DE BARCELONA, *Memoria anual de la Zona Franca de Barcelona, 1929*, Barcelona, 1930, pp. 189-190.

²² CZFV, AP de 29/09/1956, CZFV, AP de 10/11/1956 y CZFV, ACE de 01/03/1957.

Vigo por valor de trece millones de pesetas²³, de los que seis fueron ingresados ese mismo año y los siete restantes en 1958²⁴.

Tabla 9.3 Adquisiciones del Consorcio de ZFV, 1956-68, miles de pesetas de 1964

	Fincas Adquiridas (nº)	Superficie Adquirida (m2)	Adquisiciones en Balaídos (A)	Total de Adquisiciones (B)	A/B x 100
1956	62	60.659	1.719,1	1.719,1	100,0
1957	429	292.377	7.826,0	8.501,9	92,0
1958	526	348.472	9.549,2	10.228,4	93,4
1959	23	9.350	241,3	241,3	100,0
1960	21	17.649	2.016,7	2.016,7	100,0
1961	17	12.010	1.964,4	1.964,4	100,0
1962	252	137.743	8.111,0	8.111,0	100,0
1963	107	92.005	2.580,7	3.043,9	84,8
1964	6	2.257	278,5	397,8	70,0
1965	0	0	0,0	299,9	0,0
1966	0	0	0,0	60,4	0,0
1967	4	3.432	939,9	1.404,6	66,9
1968	2	688	327,7	354,6	92,4
1956-68	1.449	976.642,5	35.554,5	38.344,0	92,7

Fuente: Elaboración propia a partir de CZFV, *Balances de Patrimonio*, Vigo, varios años, y CZFV, *Pre-supuestos*, Vigo, varios años, ver Tablas 19 y 24 en Apéndices Estadísticos

Mientras la Subvención del Estado quedaba convertida en una renta con la que servir la deuda contraída con la Caja de Ahorros, el Consorcio pudo iniciar la compra de Balaídos²⁵. Entre 1956 y 1959 se consiguieron adquirir 1.040 fincas, que representaban casi 711.000 metros cuadrados, por unos doce millones y medio de pesetas, en términos corrientes²⁶. En los años siguientes las compras continuaron hasta completar

²³ El crédito se concedió al 5,5 por ciento de interés y con un plazo de 20 años para su devolución; CZFV, AP de 04/12/1956. CZFV, ACE de 05/03/1957, CZFV, ACE de 29/03/1957 y CZFV, ACE de 30/08/1957.

²⁴ CZFV, ACE de 30/08/1957 y CZFV, AP de 09/09/1957.

²⁵ CZFV, ACE de 09/10/1957.

²⁶ Las compras se siguieron no sin algunos problemas. En febrero de 1958 el Comité Ejecutivo autorizó a Portanet “[...] para que resuelva con su buen criterio las contadas situaciones especiales que pudieran presentarse por especulación o intransigencia de algunos propietarios, llegando en último término a hacer uso de las facultades de expropiación forzosa [...]”; CZFV, ACE de 06/02/1958. “Realizar una última y definitiva gestión por si todavía es posible que los contados propietarios que se niegan a firmar las hojas normales de medición y transacción, vuelvan de su postura y sigan el mismo ejemplo de ciudadanía y de patriotismo dado ya naturalmente por los casi 700 propietarios de Matamá, Balaídos y del propio San Andrés de Comesaña que han vendido sus tierras al Consorcio, a los precios habituales y sin la menor dificultad”; CZFV, ACE de 27/03/1958.

las casi 98 hectáreas que conforman el recinto de Balaídos²⁷. Ya en 1957, una vez que los primeros terrenos estuvieron a disposición del Consorcio, comenzaron las obras de urbanización del polígono²⁸. Éstas incluían reencauzar el río Lagares, desbrozar el terreno y explanarlo hasta dejarlo preparado para que Citroën comenzase la construcción de la fábrica²⁹. Una vez ejecutadas esas obras, le quedaban al concesionario las tareas de levantar el muro que aislara el nuevo recinto³⁰, preparar las redes de agua³¹, alcantarillado, luz y telefonía³², además de realizar los viales³³.

Tabla 9.4 Obras del Consorcio de la ZFV, 1957-80, miles de pesetas de 1964

	Balaídos	Almacenes	Nueva Sede	Otros	Total de Obras	1963-65 = 100
1957-59	4.103,0	0,0	0,0	14,7	4.117,7	8,8
1960-62	6.297,7	2.200,8	0,0	0,0	8.498,5	18,2
1963-65	36.708,0	9.913,8	0,0	0,0	46.621,7	100,0
1966-68	35.408,0	10.806,6	0,0	0,0	46.214,6	99,1
1969-71	20.621,1	4.781,0	0,0	0,0	25.402,1	54,5
1972-74	3.965,0	19.857,1	0,0	0,0	23.822,1	51,1
1975-77	5.971,3	29.856,0	5.095,5	0,0	40.922,8	87,8
1978-80	10.416,1	1.172,8	16.945,2	2.194,5	30.728,7	65,9
% / Total	54,6	34,7	9,7	1,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia a partir de CZFV, *Presupuestos*, Vigo, varios años, ver Tabla 20 en Apéndices Estadísticos

En los años sesenta la producción de Citroën Hispania creció constantemente hasta 1967 y, después de tres ejercicios caracterizados por un leve retroceso, continuó su expansión en los años setenta³⁴. Esta expansión se basó primero en el incremento de

²⁷ CZFV, AP de 23/02/1962, CZFV, AP de 04/05/1962, CZFV, ACE de 19/04/1963, CZFV, ACE de 14/08/1963, CZFV, ACE de 29/05/1964 y CZFV, ACE de 14/04/1967.

²⁸ “Con el fin de facilitar así el comienzo de la construcción de las edificaciones propias de la Factoría de Automóviles Citroën”; CZFV, ACE de 23/09/1957. CZFV, ACE de 14/10/1957.

²⁹ CZFV, ACE de 09/12/1957, CZFV, ACE de 16/01/1958, CZFV, ACE de 06/02/1958, CZFV, ACE de 27/03/1958 y CZFV, AP de 07/11/1958.

³⁰ CZFV, ACE de 04/04/1959, CZFV, ACE de 03/02/1961 y CZFV, ACE de 22/11/1963.

³¹ “Vistas la dificultades de suministro de agua existentes en el Ayuntamiento de Vigo, sobre todo en los meses de estiaje, que podrían obligar [...] a restringir el caudal [...] lo que afectaría al normal funcionamiento de la actual factoría [...] pudiéndose llegar, de ser el estiaje prolongado, a serios entorpecimientos de la industria [...] el problema se agrava con la prevista ampliación de la citada factoría y el posible establecimiento de nuevas industrias en los terrenos de la Sub-zona 1-A”; CZFV, ACE de 29/05/1964.

³² El ingeniero director de FENOSA aseguró al Consorcio que la empresa le ofrecería “[...] toda clase de facilidades para el cumplimiento de sus compromisos con la Factoría de Citroën Hispania, S.A. en Balaídos”; CZFV, ACE de 05/12/1958. CZFV, ACE de 29/05/1964.

³³ CZFV, ACE de 08/10/1959, CZFV, AP de 18/12/1959, CZFV, ACE de 25/11/1960, CZFV, AP de 26/04/1963, CZFV, ACE de 04/09/1963 y CZFV, AP de 17/12/1963.

³⁴ CZFV, AP de 04/05/1962.

las series del principal producto de la ensambladora, el 2 CV en sus diferentes versiones³⁵. Segundo, a ese vehículo se fueron añadiendo a partir de 1962, además de un furgón con escaso éxito³⁶, nuevos turismos como el AMI, el Dyanne 6, el GS o el CX, sin olvidar el peculiar Mehari³⁷. Por último, la gama de la empresa se completó en 1964 con una factoría de utillaje³⁸ para producir equipo destinado a otras plantas de Citroën tanto en Francia como en terceros países³⁹. Como resultado de este crecimiento, la firma gala fue necesitando mayor superficie para su factoría que, paulatinamente, pasó de las dos naves iniciales a seis en 1967 y de ahí a la fábrica de más de 260.000 metros cuadrados existente en 1975⁴⁰. Esto obligó al Consorcio a completar la compra de parcelas⁴¹, que sólo se pudo considerar concluida en 1968, y a continuas labores de desmonte y preparación del terreno para su inmediata ocupación por la empresa automovilística⁴². Estas tareas supusieron el 44 por ciento de los gastos de la Zona Franca entre 1956 y 1970⁴³, a los que hay que sumar el 27 por ciento que sumaron las actividades de intervención y vigilancia asociadas a la actividad de la planta en régimen franco⁴⁴.

³⁵ CZFV, ACE de 07/02/1964 y CZFV, ACE de 23/03/1964.

³⁶ CZFV, ACE de 08/07/1963 y CZFV, ACE de 14/08/1963.

³⁷ “[...] tales actividades tienden ahora a la producción de nuevos modelos de vehículos en la Factoría de Balaídos”; CZFV, AP de 23/07/1962. CZFV, ACE de 06/08/1968 y CZFV, ACE de 05/02/1970.

³⁸ CZFV, ACE de 21/01/1964, CIZF, Sesión de 02/06/1964, CZFV, ACE de 25/06/1964 y CZFV, ACE de 07/08/1964.

³⁹ CZFV, AP de 10/07/1963. “[...] carácter eminentemente exportador [...] Del mayor interés [...] por el incremento que se derivaría en el rendimiento de explotación de la citada Factoría”; CZFV, ACE de 21/01/1964. CZFV, ACE de 29/05/1964.

⁴⁰ CZFV, ACE de 25/06/1964.

⁴¹ CZFV, ACE de 07/07/1958 y CZFV, AP de 25/10/1960.

⁴² CZFV, ACE de 25/03/1960, CZFV, AP de 01/03/1961, CZFV, AP de 04/05/1962, CZFV, AP de 28/11/1962, CZFV, ACE de 14/05/1965 y CZFV, ACE de 03/06/1965.

⁴³ El Consorcio también se ofreció a compartir los gastos que a Citroën le iba a suponer la construcción de la nave destinada a la producción de utillaje; CZFV, ACE de 07/08/1964.

⁴⁴ CZFV, ACE de 12/02/1965 y CZFV, ACE de 14/05/1965.

Tabla 9.5 Contribución de Citroën al Consorcio, 1958-81, miles de pesetas de 1964

Citroën Hispania, S.A.						Total de Ingresos del Consorcio (B)	A / B x 100
	Impuesto de Sociedades	Canon de Producción	Arriendo	Total (A)	1964-66 = 100		
1958-60	5.477,1	754,7	0,0	6.231,8	5,9	28.836,1	21,6
1961-63	44.415,4	3.045,7	686,5	48.147,6	45,7	59.560,1	80,8
1964-66	95.793,0	7.739,6	1.918,3	105.450,9	100,0	118.470,8	89,0
1967-69	55.738,7	9.626,7	1.860,7	67.226,1	63,8	80.311,0	83,7
1970-72	27.126,7	9.315,4	2.734,5	39.176,6	37,2	56.552,1	69,3
1973-75	31.896,0	9.823,3	5.891,0	47.610,3	45,1	79.035,4	60,2
1976-78	45.857,6	30.825,7	11.199,4	87.882,7	83,3	163.977,5	53,6
1979-81	52.908,7	62.033,3	15.148,7	130.090,7	123,4	264.256,3	49,2
1958-81	359.213,2	133.164,4	39.439,1	531.816,6		850.999,3	62,5
% / Total	67,5	25,0	7,4	100,0			

Fuente: Elaboración propia a partir de CZFV, *Presupuestos*, Vigo, varios años, ver Tablas 10 a 13 en Apéndices Estadísticos

Pero entonces, con la fábrica de Citroën ya en funcionamiento, el Consorcio disponía de mayores recursos con los que atender las obras de Balaídos⁴⁵. La factoría francesa contribuía a la Zona Franca por tres vías. La principal era el Impuesto de Sociedades que Citroën Hispania ingresaba directamente al Consorcio. Ese tributo era heredero de la Tarifa Tercera de la desaparecida Contribución de Utilidades y su producto se otorgaba al concesionario de una Zona para que éste ayudara a fortalecer la tarea exportadora de las empresas ubicadas en el recinto franco⁴⁶. El segundo recurso en importancia era el canon sobre el producto, que se calculaba en función del volumen facturado⁴⁷. En tercer lugar se encontraba un arriendo por la superficie utilizada por Citroën que, tras quedar eximida la empresa de su pago hasta 1962⁴⁸, comenzó a satisfacer al año siguiente al ocupar el terreno que tenía reservado⁴⁹. En los años posteriores la empresa automovilística accedió a nuevas parcelas no contempladas inicialmente en

⁴⁵ Incluso, los crecidos recursos del Consorcio le permitían plantearse incrementar la remuneración de sus empleados, hasta entonces bastante escasa. “[...] la necesidad de robustecer la función y la satisfacción del personal del Consorcio, ahora que la Factoría de Balaídos ya desarrolla un considerable volumen de actividades industriales, con elevado movimiento de material y aumento constante en sus diversos escalones de personal [...]”; CZFV, ACE de 13/11/1961. Pero finalmente el aumento de sueldos fue sustituido por una paga extraordinaria *concedida* a la plantilla con motivo de la visita de Franco a Balaídos en septiembre de 1961; CZFV, ACE de 09/10/1961 y CZFV, AP de 14/11/1961.

⁴⁶ Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 9 y Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930, art. 71 y 131.

⁴⁷ CZFV, ACE de 08/07/1963.

⁴⁸ CZFV, AP de 29/09/1956. CZFV, AP de 04/12/1956 y CZFV, AP de 21/03/1957.

⁴⁹ CZFV, AP de 04/05/1962, CZFV, ACE de 26/09/1962 y CZFV, AP de 28/11/1962.

el convenio de establecimiento, lo que sirvió al Consorcio para negociar nuevos acuerdos que incluían revisiones al alza del arriendo⁵⁰.

Los ingresos aportados por Citroën crecieron, obviamente, conforme lo hacía la propia actividad de la factoría. Pero no siempre se dio una coincidencia perfecta entre los principales pagos efectuados por la filial francesa y la marcha de su producción. Hasta 1966 los cuatro epígrafes discurrieron en paralelo, si bien el Consorcio se vio obligado a actualizar el canon de producción primero en sus tarifas⁵¹ y luego en su procedimiento de cálculo para seguir el paso de la empresa⁵². A partir de 1967 este ingreso evolucionó cada vez más próximo a las cifras de facturación de Citroën Hispania. Dentro de la actividad de la automovilística la curva de vehículos construidos fue quedando rezagada conforme aumentaba la producción de piezas y utillaje⁵³. Si bien con mayor peso cuantitativo, salvo en 1971 y 1974, la evolución del Impuesto de Sociedades fue quedando más rezagada en los años finales de la década de 1960 y a comienzos del decenio siguiente. Esto fue debido a que la empresa pudo reducir su contribución a dicho tributo para enjugar los malos resultados obtenidos en 1966-67 y en 1969-71⁵⁴. Tras 1972, a pesar de la recuperación de la factoría, pudo continuar desgravando con objeto de amortizar el esfuerzo inversor que llevaba a cabo para reestructurar las instalaciones y modernizar su producción⁵⁵.

⁵⁰ CZFV, ACE de 02/04/1963, CZFV, ACE de 19/11/1965, CZFV, ACE de 14/06/1972, CZFV, AP de 11/07/1972, CZFV, ACE de 26/07/1973, CZFV, ACE de 27/08/1973 y CZFV, AP de 26/09/1973.

⁵¹ CZFV, ACE de 02/04/1963 y CZFV, ACE de 04/09/1963.

⁵² El nuevo cálculo se basaba ya no en el número de vehículos construidos, sino en “[...] dividir el importe total de la facturación de piezas y motores por el precio medio de vehículo, aplicando al cociente el canon de producción por vehículo [En el Convenio vigente] se prescribe que el cómputo se hará aplicando al canon de producción por vehículo un coeficiente igual a la relación entre el valor de las piezas o motores y el total del vehículo”; CZFV, ACE de 07/02/1964. Finalmente el Convenio de 1957 fue sustituido por otro, firmado a finales de 1965; CZFV, ACE de 19/11/1965. “[...] en el nuevo contrato el canon de producción gira como un tanto sobre el valor de la fabricación, en lugar de hacerlo por el número de vehículos como prevenía antes”; CZFV, ACE de 01/03/1965.

⁵³ CITROËN HISPANIA, S.A., *Datos de producción y económicos. 1958-1975*, Vigo, 1975, p. 4.

⁵⁴ CZFV, ACE de 01/03/1965. En términos constantes, en pesetas de 1964, la facturación de Citroën llegó a un primer máximo en 1965 al alcanzar los 2.700 millones de pesetas, valor en torno al cual se quedó estancada en los dos ejercicios posteriores. En 1968 se alcanzó un nuevo cenit al superarse los 3.000 millones, pero en los tres años siguientes la facturación se redujo por debajo de los 2.700, no recuperando aquella cota hasta 1972; CITROËN HISPANIA, S.A., *Datos de producción y económicos. 1958-1975*, Vigo, 1975, p. 6.

⁵⁵ CZFV, ACE de 15/12/1970, CZFV, AP de 11/07/1972 y CZFV, ACE de 26/07/1973.

Tabla 9.6 Facturación e ingresos procedentes de Citroën, 1959-74, en pesetas corrientes

	Impuesto de Sociedades (A)	Canon de Producción (B)	Facturación (C)	Automóvi- les (D)	1966 = 100			
					A	B	C	D
1959	209,9	152,5	111,4	1.692	0,5	4,6	3,5	3,9
1960	3.383,1	299,0	288,6	3.486	7,9	9,0	9,1	8,1
1961	6.212,5	508,6	551,4	6.259	14,6	15,3	17,4	14,5
1962	9.257,3	858,5	1.010,2	12.355	21,7	25,9	31,9	28,7
1963	22.598,2	1.201,6	1.489,9	19.248	53,0	36,2	47,0	44,7
1964	29.351,1	2.339,6	2.059,1	25.959	68,9	70,6	65,0	60,3
1965	31.174,6	2.671,7	2.920,5	39.726	73,1	80,6	92,2	92,3
1966	42.618,1	3.315,4	3.169,2	43.033	100,0	100,0	100,0	100,0
1967	30.189,6	3.733,1	3.244,2	36.645	70,8	112,6	102,4	85,2
1968	15.754,9	4.640,2	3.910,2	39.897	37,0	140,0	123,4	92,7
1969	26.694,1	4.229,7	3.601,7	36.771	62,6	127,6	113,6	85,4
1970	19.123,1	4.207,9	3.642,0	41.087	44,9	126,9	114,9	95,5
1971	2.144,1	5.015,5	4.366,8	51.674	5,0	151,3	137,8	120,1
1972	22.166,5	5.679,4	5.274,3	57.678	52,0	171,3	166,4	134,0
1973	13.254,9	7.833,5	7.370,3	72.900	31,1	236,3	232,6	169,4
1974	7.659,1	11.238,5	10.556,2	91.503	18,0	339,0	333,1	212,6

(A) y (B): en miles de pesetas corrientes; (C): en millones de pesetas corrientes; (D): en unidades

Fuente: Elaboración propia a partir de CZFV, *Presupuestos*, Vigo, varios años, ver Tablas 10 a 13 en Apéndices Estadísticos y CITROËN HISPANIA, S.A., *Datos... op. Cit.*,

A lo largo de las tres primeras décadas de funcionamiento de la Zona Franca de Vigo⁵⁶ más del 60 por ciento de todos sus ingresos procedieron de la filial francesa, porcentaje que en los años sesenta alcanzó el 80 por ciento. También el servicio de la firma automovilística acaparó la casi totalidad del presupuesto de gastos de esos años si se suma la compra de las parcelas de Balaídos, su urbanización y los costes de vigilancia e intervención en que incurrió el concesionario. Hasta 1967 no hubo otros arrendatarios instalados en el recinto del valle del Lagares y no fue sino en 1969 cuando comenzaron su actividad⁵⁷.

⁵⁶ Salvo en la de adquisiciones y en la de facturación de Citroën, en las tablas anteriores se ha interrumpido la serie en 1981 por varios motivos. Puede que el más llamativo sea que ese ejercicio fue el último en el que se percibió la Subvención del Estado. Pero no se pueden olvidar otros factores que influyeron de forma decisiva en el devenir de la Zona Franca. Por una parte, los problemas de Citroën llevaron a la empresa a declarar el mínimo en el Impuesto de Sociedades desde ese año hasta 1987, además de reducir la cantidad ingresada por canon de producción. Por otra, el recinto de Vigo y el propio régimen franco atravesaron en la primera mitad de los ochenta una etapa muy complicada.

⁵⁷ CZFV, *Presupuestos*, Vigo, varios años, ver Tablas 12 y 13 en los Apéndices Estadísticos.

Tabla 9.7 Contribución de otras industrias, 1967-81, miles de pesetas de 1964

	Otras industrias, por todos los conceptos						Total de	A / B x 100
	KGF Baspa	Ferroplast	Barreto	INDUGASA	POVISA	Total (A)	Ingresos del Consorcio (B)	
1967	59,7	0,0	0,0	0,0	0,0	59,7	32.684,0	0,2
1968	382,8	58,3	0,0	0,0	0,0	441,1	20.487,8	2,2
1969	545,9	133,5	0,0	0,0	0,0	679,4	27.139,2	2,5
1970	499,7	130,1	0,0	0,0	0,0	629,8	21.895,6	2,9
1971	280,8	149,0	35,7	0,0	0,0	465,6	11.439,1	4,1
1972	701,6	134,4	130,6	0,0	0,0	966,6	23.217,4	4,2
1973	0,0	139,0	162,9	571,0	0,0	872,9	18.775,9	4,6
1974	0,0	185,8	75,8	1.635,2	846,2	2.743,0	21.375,0	12,8
1975	0,0	136,3	0,0	1.116,6	1.459,4	2.712,3	38.884,5	7,0
1976	0,0	168,3	0,0	1.432,9	1.399,1	3.000,3	45.773,8	6,6
1977	0,0	243,5	0,0	1.525,9	1.352,4	3.121,9	37.706,6	8,3
1978	0,0	473,6	0,0	2.780,1	1.341,4	4.595,1	80.497,0	5,7
1979	0,0	511,8	0,0	4.306,7	2.900,3	7.718,7	62.234,3	12,4
1980	0,0	656,6	0,0	9.445,4	2.980,5	13.082,5	106.657,2	12,3
1981	0,0	692,3	0,0	8.649,6	2.976,9	12.318,9	95.364,8	12,9
1967-81	2.470,5	3.812,5	405,1	31.463,4	15.256,3	53.407,7	644.132,3	8,3
% / Total	4,6	7,1	0,8	58,9	28,6	100,0		

Fuente: Elaboración propia a partir de CZFV, *Presupuestos*, Vigo, varios años, ver Tablas 10 a 13 en Apéndices Estadísticos

Hasta bien entrados los años setenta la Zona Franca vivió por y para Citroën, empresa de la que provenían sus haberes y a la que destinaba sus dispendios. Incluso, a mediados de los sesenta el Consorcio no pudo ofrecer un servicio adecuado a empresas que, como Ferroplast, planeaban establecerse en Balaídos⁵⁸. Los esfuerzos del concesionario se centraban en atender la demanda de suelo habilitado de la filial francesa⁵⁹, cuyas ampliaciones llegaron a colmar el terreno disponible en dicho polígono a comienzos de los años setenta⁶⁰.

En la década de 1970, el peso relativo de Citroën Hispania en el conjunto de ingresos del Consorcio fue disminuyendo. Con todo, al finalizar ese decenio la casa automovilística aún aportaba la mitad de los recursos de la Zona Franca. Parte de esa disminución se debió a los problemas que estaba atravesando la propia empresa, tanto en sus plantas francesas como en la de Vigo, enfrascada en plena reorganización producti-

⁵⁸ CZFV, ACE de 28/07/1967.

⁵⁹ CZFV, ACE de 27/10/1964 y CZFV, ACE de 14/06/1972.

⁶⁰ CZFV, ACE de 11/07/1972.

va⁶¹. Pero otra parte obedecía a los mayores ingresos proporcionados por otras industrias y por el movimiento comercial de la Zona Franca. En primer lugar, esas otras firmas que desde finales de los sesenta acompañaban a Citroën en Balaídos aumentaron su contribución de un exiguo dos por ciento en 1968 a rozar el trece por ciento en 1981. Quitando la frustrada experiencia de Barreto⁶² y la malograda aventura de KGF, abocada a cerrar por los problemas de la casa matriz⁶³, las otras nuevas industrias de la Zona experimentaron un crecimiento bastante sostenido, en términos reales. Así sucedió con Ferroplast, POVISA y, sobre todo, con INDUGASA que se convirtió en la segunda empresa en importancia de Balaídos por facturación, empleo y recursos aportados al Consorcio. En segundo lugar, a partir de 1977 los ingresos por explotación comercial de la Zona Franca crecieron exponencialmente.

9.2 LA ATROFIA COMERCIAL DE LA ZONA FRANCA DE VIGO

En 1956, el establecimiento de Citroën en Vigo supuso el inicio de las actividades de la Zona Franca, algo que según el reglamento de 1930 exigía clausurar el Depósito Franco existente⁶⁴ y que el nuevo recinto asumiera sus funciones⁶⁵. Como el Depósito era explotado por una Sociedad Anónima, el Consorcio de la Zona Franca tuvo que comprar ese recinto a los accionistas⁶⁶. Ambas partes llegaron entre mayo y julio de 1957 a un acuerdo que incluía el pago de 750.000 pesetas por el traspaso de los activos⁶⁷ y la absorción del personal del Depósito, que pasó a engrosar la nómina del Consorcio, junto con otros nuevos empleados⁶⁸. Tanto las instalaciones como las competen-

⁶¹ CZFV, ACE de 15/12/1970, CZFV, ACE de 26/02/1971, CZFV, ACE de 26/07/1973, CZFV, AP de 26/09/1973 y CZFV, ACE de 23/12/1974.

⁶² CZFV, ACE de 18/10/1973 y CZFV, ACE de 30/10/1974.

⁶³ CZFV, ACE de 13/08/1969, CZFV, ACE de 21/02/1972, CZFV, AP de 07/05/1973, CZFV, ACE de 26/07/1973 y CZFV, AP de 28/12/1973.

⁶⁴ Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929, Base 10 y Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930 art. 4.

⁶⁵ En 1957, Portanet afirmó que el inmediato establecimiento de Citroën “[...] conduce ya a pensar definitivamente en la obligación reglamentaria [...] de absorber el Depósito Franco de Vigo [...] hasta ahora se fue demorando [...] por el carácter de gestión continuada que iban teniendo los actos del Consorcio, encaminados [...] a esta finalidad concreta de las instalaciones industriales y comerciales”; CZFV, ACE de 29/03/1957.

⁶⁶ CZFV, ACE de 29/03/1957.

⁶⁷ CZFV, ACE de 05/06/1957 y CZFV, ACE de 24/06/1957.

⁶⁸ Entre los nuevos *funcionarios* del Consorcio estaban sus tres futuros jefes de servicio: Alfonso Mourriño en contabilidad, Enrique Sanz en Intervención y Ángel Núñez en explotación. También se propuso

cias del Depósito Franco fueron asumidas por el nuevo recinto⁶⁹. En los años anteriores, el desempeño comercial del Depósito se había visto sometido a las mismas restricciones que estaban atenazado a la Zona Franca y su actividad se había limitado al suministro de buques junto con la importación de maquinaria y de algunos bienes de consumo duraderos⁷⁰.

Tabla 9.8 Existencias y entradas del almacén del muelle transversal, 1958

	Hoja de Lata	Maquinaria y Bienes de equipo	Suministros Navales	Automóviles y otros Bienes de consumo	Material de Citroën Hispania	Total
miles de Pesetas corrientes						
Stock*	9.604,5	2.927,0	79,1	5.712,2		18.322,9
%	52,4	16,0	0,4	31,2		100,0
Entradas	40.976,6	4.493,4	7.687,9	1.172,7	57.014,5	111.345,2
%	36,8	4,0	6,9	1,1	51,2	100,0
Toneladas Métricas						
Stock*	960,5	73,7	1,9	25,6		1.061,7
%	90,5	6,9	0,2	2,4		100,0
Entradas	4.100,6	94,1	1.247,9	13,0	2.464,9	7.920,4
%	51,8	1,2	15,8	0,2	31,1	100,0

*: Stock existente a 31 de enero de 1958.

Fuente: elaboración propia a partir de CZFV, *Almacén nº 1*, Vigo, 1958.

En la actividad del Depósito Franco la hoja de lata había ocupado un lugar preeminente, acumulada hasta ser autorizado su empleo bajo Admisión Temporal por la industria conservera⁷¹. Con ser importante⁷², su presencia en los almacenes de la Zona pronto se redujo, hasta desaparecer tras 1962⁷³. Por una parte el régimen de Admisión

formar parte del Consorcio al administrador y gerente del Depósito, Ceferino Molina que rehusó alegando tener que dedicarse a sus propios negocios; CZFV, ACE de 24/06/1957.

⁶⁹ Para Portanet, la absorción del Depósito Franco era crucial “[...] por el mucho interés que ello tiene para el Consorcio y por las claras perspectivas que ofrece para incrementar considerablemente en el futuro su actividad comercial, una vez que el Depósito Franco este totalmente absorbido por nuestra Zona Franca”; CZFV, ACE de 12/04/1957. CZFV, AP de 01/03/1961.

⁷⁰ La mayor restricción que afrontaba el Depósito Franco se debía a la imposibilidad de hacer uso de la Puntualización Genérica, suspendida en 1941 “[...] por conveniencias nacionales del momento”; cita en CZFV, AP de 11/07/1957. Orden de 24/06/1941, Boletín Oficial del Estado 29/06/1941, p. 4787.

⁷¹ CZFV, *Almacén nº 1*, Vigo, 1958, CZFV, ACE de 28/04/1961 y CZFV, ACE de 13/11/1961.

⁷² Una de las firmas que habitualmente depositaban hojalata en el recinto franco era Massó Hermanos; CZFV, ACE de 28/04/1961.

⁷³ CZFV, *Almacén nº 1*, Vigo, 1962 y 1963.

fue paulatinamente restituido a partir del Arancel de 1960⁷⁴, liberando a los empresarios de hacer grandes acopios de hoja de lata en el recinto franco⁷⁵. Por otra, desde finales de los años cincuenta la hoja extranjera comenzó a ser desplazada por la producida por las nuevas acerías instaladas en España⁷⁶. La industria viguesa también hacía uso del régimen franco, primero del Depósito y luego de la Zona, para almacenar maquinaria y bienes intermedios a la espera de la oportuna Licencia de importación⁷⁷. Una vez recibida, quedaba aguardar a que la mercancía en cuestión fuera incluida en un contingente para poder ser introducida finalmente en el mercado nacional. La franquicia arancelaria era así utilizada en procesos de establecimiento o ampliación de industrias para adquirir tecnología extranjera, como un horno cerámico, una turbina o una máquina pulidora⁷⁸.

La tercera operación que había centrado la actividad del Depósito Franco era el suministro a buques⁷⁹. Mercantes y pesqueros que tuvieran su base en Vigo o que recalaran en este puerto hacían uso del recinto franco para aprovisionarse de todo lo necesario para el barco y sus tripulantes. Desde combustible y lubricantes hasta café, azúcar, leche, licores, tabaco, conservas o harinas⁸⁰. La franquicia arancelaria permitía que estas mercancías llegaran del extranjero y fueran almacenadas sin verse sometidas a las restricciones establecidas al comercio exterior. Las operaciones previstas en el régimen de Depósito permitían la división de los bultos para su despacho a bordo, en las cantidades requeridas por cada buque, además de facilitar el propio suministro independien-

⁷⁴ Tras las restricciones sobre la Admisión Temporal establecidas en 1946, el Arancel de 1960 inició la restitución del mismo que, no obstante, tuvo que esperar a mediados de esa década a dar un paso decisivo, aprobando un nuevo cálculo de las mermas, y a sus años finales para disponer de un articulado conjunto de toda la normativa acumulada; Decreto Ley de 30/08/1946, Boletín Oficial del Estado 12/09/1946, pp. 6855-6856, Ley de 01/05/1960, Boletín Oficial del Estado 14/05/1960, art. 7, Decreto de 24/12/1964, Boletín Oficial del Estado 22/01/1965, pp. 1216-1217, Orden de 25/01/1965, Boletín Oficial del Estado 30/01/1965, pp. 1646-1647 y Decreto de 25/10/1969, Boletín Oficial del Estado 10/11/1969, pp. 17482-17485. BENGOCHEA CALVO, José María e HIDALGO DE LA QUINTANA, Agustín, “El Arancel y los sistemas de fomento de la exportación en España”, en *Información Comercial Española*, n° 379, 1965, pp. 136-138 e INGELMO PINILLA, Joaquín, “Comentarios a la nueva regulación sobre Tráfico de Perfeccionamiento”, en *Aduanas*, n° 258-259, 1975, pp. 31-36.

⁷⁵ Incluso, en 1962 se concedieron sendos regímenes de Admisión Temporal de hoja de lata a Industrias MAR, S.A. y a Carnaud-Galicia, S.A., entre otras; Orden de 21/02/1962, Boletín Oficial del Estado 02/03/1962, p. 3007 y Orden de 21/05/1962, Boletín Oficial del Estado 30/05/1962, pp. 7390-7391.

⁷⁶ LLOPIS AGELÁN, Enrique y FERNÁNDEZ SÁNCHEZ, Rafael, “Índices provinciales y regionales de producción manufacturera, 1964-1977”, en *Fundación Empresa Pública*, Programa de Historia Económica, Documento de Trabajo n° 9706, 1997.

⁷⁷ CZFV, ACE de 13/11/1961.

⁷⁸ CZFV, *Almacén n° 1*, Vigo, varios años.

⁷⁹ CZFV, ACE de 23/10/1958, CZFV, ACE de 05/12/1958 y CZFV, *Memoria Económica de 1979*, Vigo, 1979.

⁸⁰ CZFV, *Almacén n° 1*, Vigo, varios años.

temente del origen, destino y bandera del navío. En cuarto lugar, el Depósito y posteriormente la Zona acumulaban automóviles y otros bienes de consumo como frigoríficos o tocadiscos, a la espera de los permisos pertinentes⁸¹. También se almacenaban motores marinos, perfiles navales y redes utilizados para construir algunos pesqueros que luego se vendían a Chile, Argentina o a algún país africano⁸².

Tabla 9.9 Movimiento de los almacenes de la Zona Franca de Vigo, 1958-1968

	1000 Pesetas de 1964			Toneladas Métricas		
	Total (A)	Citroën (B)	B / A x 100	Total (A)	Citroën (B)	B / A x 100
1958	321.449,2	137.859,1	42,9	14.556,2	3.002,9	20,6
1959	438.677,2	354.982,9	80,9	5.610,3	2.530,2	45,1
1960	743.080,0	589.994,8	79,4	6.713,4	3.781,8	56,3
1961	874.211,9	812.280,0	92,9	7.500,8	5.419,6	72,3
1962	1.414.693,5	1.335.047,5	94,4	12.657,1	10.046,9	79,4
1963	3.350.773,0	3.284.183,1	98,0	28.373,1	26.219,7	92,4
1964	4.371.430,0	4.181.939,9	95,7	49.498,7	37.828,9	76,4
1965	5.434.497,9	5.276.217,9	97,1	67.401,6	59.092,3	87,7
1966	5.636.172,4	5.520.795,5	98,0	76.282,6	69.575,3	91,2
1967	4.769.016,2	4.712.821,0	98,8	78.018,8	75.459,5	96,7
1968	3.654.646,3	3.603.345,1	98,6	54.957,7	53.197,1	96,8

Fuente: elaboración propia a partir de CZFV, *Almacén nº 1*, Vigo, varios años

A partir de 1958, la actividad comercial de la Zona Franca también estuvo protagonizada por Citroën⁸³. Mientras ésta no tuvo construida su factoría todo almacenamiento de suministros dependió de las superficies provistas por el Consorcio y cuando la planta estuvo en pie se siguió necesitando la colaboración del concesionario⁸⁴. Hasta 1968 se recibieron más de 200.000 toneladas de piezas, componentes y equipo destinados a la planta ensambladora de Balaídos. Al absorber el Depósito Franco el Consorcio recibió el almacén que aquel había construido en el Muelle Transversal del puerto de Vigo⁸⁵. Pero esta nave se vio pronto colapsada por los materiales de la firma francesa⁸⁶,

⁸¹ En 1958 había depositados 22 coches, de ellos siete Plymouth y seis Chevrolet. CZFV, *Almacén nº 1*, Vigo, 1958 y CZFV, ACE de 07/08/1964.

⁸² CZFV, *Almacén nº 1*, Vigo, varios años.

⁸³ CZFV, ACE de 07/07/1958 y CZFV, ACE de 25/11/1960.

⁸⁴ CZFV, ACE de 09/03/1961, CZFV, ACE de 07/05/1963 y CZFV, ACE de 04/06/1963.

⁸⁵ Las instalaciones recibidas del Depósito Franco no estaban en 1957 en unas condiciones adecuadas, lo que había llevado al Consorcio a plantear a la Junta de Obras su permuta por “[...] otras más convenientes [...] en otro muelle [...] no solo para su propia instalación administrativa, sino para ofrecer al comercio internacional una eficiente organización de servicios”; CZFV, ACE de 29/03/1957.

⁸⁶ Citroën “[...] tiene inmovilizados desde hace varios meses la salida de toda la producción de furgonetas 2 CV –casi mil vehículos– con manifiestas consecuencias de orden laboral, principalmente [...] el Sr.

hasta el extremo de no dejar casi espacio ni a otras mercancías⁸⁷ ni a nuevos envíos de la casa automovilística⁸⁸. Desviar todo ese tráfico a otros almacenes del puerto habría perjudicado muy seriamente al resto de operaciones de la ciudad, por la disminución de espacio disponible y el consiguiente incremento de las tarifas⁸⁹. La primera respuesta del Consorcio fue reformar el almacén del muelle transversal⁹⁰ para ampliar su capacidad útil así como para adaptarlo a las nuevas técnicas de almacenamiento, a la creciente diversidad de mercancías y a sus diversos embalajes⁹¹. Las obras se iniciaron en 1962⁹² y no concluyeron hasta 1975⁹³, si bien la parte principal de las mismas se realizó en los tres primeros años⁹⁴. Pero esta remodelación no fue suficiente y tampoco bastó la superficie que el Consorcio alquilaba a la Junta de Obras en los muelles⁹⁵, lo que obligó en 1964 a este concesionario y a Citroën a construir sus propios almacenes en Balaídos⁹⁶. La firma francesa edificó en su parcela unas naves donde hacer acopio de componentes a emplear en la fábrica, además de reservar parte del terreno para estacionar los vehículos que producía⁹⁷. Al mismo tiempo en un recodo del polígono no ocupado por la empresa automovilística, el Consorcio construyó tres almacenes para atender tanto las continuas necesidades de la ensambladora como a otros operadores⁹⁸. En estas

Director General de Aduanas tuvo especial interés en conocer a fondo la mencionada situación, por si [...] era viable alguna solución práctica, siquiera de carácter transitorio, a estudiar y resolver en su día por los Ministerios de Hacienda y de Comercio”; CZFV, AP de 25/10/1960.

⁸⁷ CZFV, ACE de 16/12/1960 y CZFV, ACE de 23/09/1964.

⁸⁸ CZFV, ACE de 07/07/1958 y CZFV, ACE de 04/09/1963.

⁸⁹ CZFV, AP de 24/07/1958, CZFV, ACE de 10/02/1960 y CZFV, ACE de 25/11/1960.

⁹⁰ El Consorcio comenzó a plantearse la necesidad de reformar el almacén del Muelle Transversal nada más recibirlo del Depósito Franco, en el verano de 1957; CZFV, ACE de 24/06/1957. “[...] por si fuese posible llegar a un gran Almacén, moderno, en el Muelle Transversal [...] en régimen permanente de Zona Franca”; CZFV, AP de 25/10/1960.

⁹¹ CZFV, ACE de 27/01/1961, CZFV, ACE de 28/04/1961, CZFV, ACE de 22/05/1961, CZFV, AP de 24/05/1961 y CZFV, AP de 23/07/1962.

⁹² CZFV, ACE de 12/01/1962 y CZFV, ACE de 16/02/1962.

⁹³ CZFV, ACE de 12/08/1966, CZFV, ACE de 13/08/1969 y CZFV, ACE de 30/03/1973.

⁹⁴ CZFV, ACE de 25/04/1962, CZFV, ACE de 26/11/1962, CZFV, ACE de 25/01/1963, CZFV, ACE de 11/12/1963 y CZFV, AP de 18/02/1964.

⁹⁵ CZFV, AP de 24/07/1958 y CZFV, ACE de 05/09/1958; se expresó además el agradecimiento a la Junta de Obras “[...] al propiciar con esta cesión de almacenes la posibilidad de que arriben grandes contingentes de mercancías extranjeras al puerto de Vigo [...]”; CZFV, ACE de 23/10/1958, CZFV, ACE de 22/04/1960, CZFV, ACE de 16/12/1960 y CZFV, ACE de 25/06/1964.

⁹⁶ CZFV, AP de 28/08/1964 y CZFV, ACE de 18/12/1964.

⁹⁷ CZFV, ACE de 29/09/1972.

⁹⁸ Se comenzó por tres naves en el extremo norte del recinto, frente al estadio de fútbol. Posteriormente fueron completadas por el cubrimiento de los espacios existentes entre ellas y por la construcción de otros tres almacenes en la zona sudoeste de Balaídos; CZFV, ACE de 07/08/1964, CZFV, ACE de

naves Citroën, INDUGASA o Ferroplast acumulaban materiales y depositaban sus productos a la espera de despacho⁹⁹, mientras KGF-Baspa, Barreto y POVISA encontraban acomodo a sus propias instalaciones¹⁰⁰.

Hasta 1959 el control de cambios así como el régimen de licencias y contingentes obstaculizaron la actividad comercial de Depósitos y Zonas Francas. Al poco de tomar posesión de su cargo, el nuevo Delegado Fernando Alonso Amat diagnosticó la debilidad comercial de la Zona Franca de Vigo “[...] ya que la divisa necesaria para el pago de las compras efectuadas en el exterior no se concedía sino en virtud de la licencia de importación, por esencia improcedente en el caso que se contempla [...]”¹⁰¹. Los resultados quedaron por debajo de las posibilidades institucionales de estos recintos, demostradas en el período anterior a la Guerra Civil, y del potencial económico de ciudades como Barcelona, Bilbao, Cádiz, Santander o Vigo¹⁰². La apertura iniciada en 1959 y la paulatina adhesión al GATT, a la OECE y a otros organismos internacionales¹⁰³ no tuvo un efecto liberalizador muy nítido sobre el régimen franco¹⁰⁴. Éste se vio superado como herramienta de fomento del comercio por otros expedientes¹⁰⁵. El primero fue la Desgravación Fiscal, basada en la devolución a los productos nacionales exportados de los tributos indirectos y arbitrios locales que previamente hubiera satisfe-

23/09/1964, CZFV, ACE de 09/07/1965, CZFV, ACE de 12/08/1966, CZFV, ACE de 28/07/1967, CZFV, AP de 20/12/1967, CZFV, ACE de 20/12/1968 y CZFV, AP de 15/12/1970.

⁹⁹ CZFV, ACE de 08/11/1973.

¹⁰⁰ CZFV, ACE de 30/01/1967, CZFV, ACE de 20/12/1968, CZFV, ACE de 30/03/1973 y CZFV, ACE de 30/04/1973.

¹⁰¹ CZFV, *Memoria... op. Cit.*, 1979, p. 6.

¹⁰² Incluso en la segunda mitad de los años setenta, el movimiento comercial de la Zona Franca apenas alcanzaba, en promedio, el 20 por ciento de las mercancías manipuladas en el puerto de Vigo; CZFV, *Memoria... op. Cit.*, p. 5.

¹⁰³ TAMAMES, Ramón, “La accesión de España al GATT”, en *Información Comercial Española*, nº 361, 1963, pp. 29-34, MUÑOZ BETEMPS, Carlos, “España y el GATT: su accesión y su participación en la Ronda Kennedy”, en *Economía Financiera Española*, nº 18, 1967, pp. 38-56, ARRANZ ESTEBAN, Antonio, “El Acuerdo Preferencial con la Comunidad Económica Europea y la renta de Aduanas”, en *Hacienda Pública Española*, nº 6-7, 1970, pp. 333-337, SARDÀ DEXEUS, Joan, “La OCDE y su papel de asesor económico: el caso de España”, en ROS HOMBRAVELLA, Jacint (Ed.) *Trece economistas... op. Cit.*, pp. 211-215 y VV.AA., “Relaciones España-CEE. Habrá que adaptar el Acuerdo de 1970”, en *Aduanas*, nº 235-236, 1973, pp. 81-82.

¹⁰⁴ [...] limitaciones en materia de moneda extranjera que han ido flexibilizándose, si bien tan sólo parcialmente, propiciándose que las operaciones de aprovisionamiento –que hasta hace muy poco tiempo venían realizándose casi en exclusiva por extranjeros o empresas filiales– se lleven a cabo en la actualidad por un número cada vez mayor de empresas españolas”; CZFV, *Memoria... op. Cit.*, p. 6.

¹⁰⁵ MATEOS VALLINOTO, Lorenzo, “Las Zonas y Depósitos Francos en España”, en *Aduanas*, nº 322-323, 1980, pp. 25-26.

cho¹⁰⁶. Para que tales cantidades le fueran devueltas, el comerciante debía demostrar tanto la expedición como la llegada del artículo al extranjero, procedimiento que se vio sujeto a constantes retrasos¹⁰⁷. Trámites que en todo caso quedaban enteramente bajo voluntad de la Administración, que convirtió la Desgravación Fiscal en un disimulado medio de bonificar algunas exportaciones, principalmente bienes de equipo¹⁰⁸. No fue hasta 1979 cuando estas ayudas se hicieron extensivas a los géneros nacionales despachados desde un recinto franco¹⁰⁹.

A parte de la Desgravación Fiscal, en los años sesenta se recuperó el interés por el Tráfico de Perfeccionamiento¹¹⁰. En 1946 la Admisión Temporal se había visto sujeta a un severo ajuste que, en el práctica, suspendía gran parte de sus ventajas¹¹¹. Hubo que esperar a los años sesenta a que se restituyese dicho régimen a la normativa de 1888, si bien no se terminó de adaptar a las nuevas condiciones comerciales y aduane-

¹⁰⁶ Ley de 23/12/1959, Boletín Oficial del Estado 26/12/1959, pp. 16363-16368, Decreto de 21/07/1960, Boletín Oficial del Estado 22/07/1960, pp. 10246-10247 y Orden de 14/12/1960, Boletín Oficial del Estado 20/12/1960, pp. 17425-17429. En los años sesenta esta medida fue completada por un Impuesto de Compensación de Gravámenes Interiores, asociado al Impuesto General del Tráfico de las Empresas; Ley de 11/06/1964, Boletín Oficial del Estado 13/06/1964, pp. 7701-7753, Decreto de 09/07/1964, Boletín Oficial del Estado 25/07/1964, pp. 9589-9590 y Decreto de 09/07/1964, Boletín Oficial del Estado 25/07/1964, pp. 9590-9591.

¹⁰⁷ SÁENZ DE BURUAGA, Gonzalo, "Política comercial de expansión de las exportaciones. Dos casos comparados: Italia y España", en *Información Comercial Española*, nº 333, 1961, pp. 101-106, FUENTES QUINTANA, Enrique, "La exportación en el desarrollo económico español", en *Información Comercial Española*, nº 346, 1962, pp. 129-130 y BENGOCHEA CALVO, José María, "Ayuda a los exportadores", en *Información Comercial Española*, nº 419, 1968, pp. 146 y ss.

¹⁰⁸ SÁENZ DE BURUAGA, Gonzalo, "Política comercial... op. Cit.", pp. 101-106, PÉREZ DE BRICIO, Carlos, "Impuesto de Compensación de Gravámenes Interiores y desgravación fiscal a la exportación", en *Economía Financiera Española*, nº 2, 1964, pp. 26-28 y LINDE DE CASTRO, Enrique y ÁVILA, Gonzalo, "Los ajustes fiscales en el España", en *Información Comercial Española*, nº 430, 1969, p. 116.

¹⁰⁹ Real Decreto de 04/04/1979, Boletín Oficial del Estado 23/05/1979, pp. 11391-11392, MATEOS VALLINOTO, Lorenzo, "Las Zonas... op. Cit.", pp. 28-30 y SOLANA VILLAMOR, Francisco, "Análisis cuantitativo de la Desgravación Fiscal a la exportación", en *Hacienda Pública Española*, nº 92, 1985, pp. 163-194.

¹¹⁰ "[...] la exportación ha sido tradicionalmente contemplada en España como un residuo de la actividad productiva interna, no como un dato con el cual se ordenase y programase el crecimiento de nuestra economía"; FUENTES QUINTANA, Enrique, "La exportación... op. Cit.", p. 126. "[...] desde 1959 [...] se han llevado a cabo todos los esfuerzos a fin de promocionar el fomento de nuestras exportaciones a través de los sistemas de tráfico de perfeccionamiento"; BENGOCHEA CALVO, José María e HIDALGO DE LA QUINTANA, Agustín, "El Arancel y los sistemas de fomento de la exportación en España", en *Información Comercial Española*, nº 379, 1965, p. 134. "No hay que exportar por patriotismo, para que el Estado tenga divisas. Es necesario exportar para largar las series, mejorar las calidades, rebajar los costos y agilizar la mentalidad comercial"; LACALLE, José María, "Política empresarial de exportación", en *Información Comercial Española*, nº 380, 1965, p. 121.

¹¹¹ Decreto Ley de 30/08/1946, Boletín Oficial del Estado 12/09/1946, pp. 6855-6856.

ras hasta finales de esa década¹¹². En principio, en la Admisión la entrada del insumo se hacía en franquicia y, si el producto obtenido era efectivamente exportado, el derecho arancelario nunca era reclamado¹¹³. Pero para evitar problemas de control y evasiones, desde el principio se había exigido el afianzamiento o el pago de esos aranceles, que sólo eran devueltos cuando se demostraba la llegada al extranjero de la mercancía transformada¹¹⁴. Este remedo de Admisión se aproximaba más a sistemas existentes en otros países como el draw-back o la Reposición con Franquicia Arancelaria. En este último, regulado a partir de 1962¹¹⁵, la franquicia dependía de haber exportado previamente una mercancía¹¹⁶. Tras demostrar la venta al exterior de ese producto y habiendo sido documentado el componente extranjero incorporado, se permitía la importación libre de imposiciones de ese insumo en igual cantidad y siempre que mantuviera las mismas características¹¹⁷. En el draw back, sancionado en 1965¹¹⁸, lo que se devolvía eran los derechos satisfechos en la importación de materiales que constituyeran parte de géneros posteriormente exportados¹¹⁹.

¹¹² Ley de 01/05/1960, Boletín Oficial del Estado 14/05/1960, art. 7, Decreto de 24/12/1964, Boletín Oficial del Estado 22/01/1965, pp. 1216-1217, Orden de 25/01/1965, Boletín Oficial del Estado 30/01/1965, pp. 1646-1647 y Decreto de 25/10/1969, Boletín Oficial del Estado 10/11/1969, pp. 17482-17485.

¹¹³ “[...] su eficacia viene determinada por las limitaciones propias de su contenido: la necesidad de importación previa [...] y el principio de identidad de la mercancía que se exporta”; PÉREZ DE BRICIO, Carlos, “Impuesto de Compensación de Gravámenes Interiores y desgravación fiscal a la exportación”, en *Economía Financiera Española*, nº 2, 1964, p. 26. BENGOCHEA CALVO, José María e HIDALGO DE LA QUINTANA, Agustín, “El Arancel... op. Cit.”, p. 136.

¹¹⁴ “No parece, sin embargo, fácil el realizar alteraciones fundamentales en el régimen [...] si ha de gozar de garantías jurídicas suficientes”; FUENTES QUINTANA, Enrique, “La exportación... op. Cit.”, p. 132.

¹¹⁵ En 1946 se había aprobado un sistema muy similar mediante el cual se eximía de derechos de Arancel la importación de mercancías *equivalentes* a las extranjeras que estuvieran presentes en productos nacionales previamente exportados, pero que no llegó a gozar de desarrollo práctico; Decreto Ley de 30/08/1946, Boletín Oficial del Estado 12/09/1946, pp. 6857-6858.

¹¹⁶ Este sistema facilitaba la exportación de productos nacionales que, originalmente destinados al mercado interior, hubieran resultado excedentes y se tuvieran que destinar al extranjero; Ley de 24/12/1962, Boletín Oficial del Estado 27/12/1962, pp. 18288-18290 y Orden de 15/03/1963, Boletín Oficial del Estado 16/03/1963, pp. 4402-4403.

¹¹⁷ HIDALGO DE LA QUINTANA, Agustín, “El problema del adeudo de las mermas en el Régimen de Admisión Temporal y en el Régimen de Reposición con Franquicia Arancelaria!”, en *Información Comercial Española*, nº 358, 1963, pp. 159-161. BENGOCHEA CALVO, José María e HIDALGO DE LA QUINTANA, Agustín, “El Arancel... op. Cit.”, p. 138.

¹¹⁸ Ley de 04/05/1965, Boletín Oficial del Estado 05/05/1965, pp. 6434-6436.

¹¹⁹ “Un producto de exportación puede llevar incorporadas una o varias mercancías de importación [...] sólo deben devolverse aquellos derechos arancelarios cuya incidencia sea significativa [...] no procede la devolución de los derechos arancelarios de aquellas mercancías que bien los tienen muy bajos, bien interviene en ínfima parte en la fabricación del producto”; BENGOCHEA CALVO, José María, “Un nuevo sistema arancelario para el fomento de las exportaciones: el Draw Back”, en *Información Comercial Española*, nº 381, 1965, pp. 125-135, cita en p. 128, el subrayado es mío.

Pero la utilidad de estos tres sistemas estaba limitada por las restricciones establecidas a su concesión¹²⁰. Por una parte, los interesados debían demostrar que esos insumos foráneos no eran sustituibles por artículos similares de origen nacional¹²¹. Por otra, estas modalidades del Tráfico de Perfeccionamiento se mantuvieron totalmente al margen de los recintos francos tanto por la vinculación de aquel al régimen común como por la discrecionalidad de la que hizo gala la Administración para conceder sus beneficios¹²². Depósitos y Zonas Francas continuaron al margen de toda coordinación con el Tráfico de Perfeccionamiento incluso cuando éste fue reorganizado en 1974 y 1975¹²³. Mediante esta reforma, un operador podía ser titular al mismo tiempo de cualquiera de los tres sistemas, Admisión, Reposición o Devolución, que conformaban el régimen de perfeccionamiento. A lo hora de disfrutar de sus beneficios podía compartir la concesión con otros titulares, siempre que la mercancía objeto de la franquicia se mantuviera bajo un mismo sistema a lo largo de todo su periplo de importación, transformación y exportación¹²⁴. Hasta la Adhesión a la Comunidad Económica Europea¹²⁵, el Tráfico de Perfeccionamiento estuvo acompañado de otras ayudas, como el crédito a

¹²⁰ Incluso, había quien iba más allá señalando que “[...] el Tráfico de Perfeccionamiento [...] puede paliar el carácter negativo de la protección efectiva a la exportación, pero no puede evitar que las actividades no competitivas sustitutivas de importaciones tengan altas tasas de protección efectiva”; GÁMIR CASARES, Luís, “La exportación, el Tráfico de Perfeccionamiento y el concepto de protección efectiva”, en *Información Comercial Española*, n° 442, 1970, p. 78.

¹²¹ Ley de 24/12/1962, Boletín Oficial del Estado 27/12/1962, art. 6, Orden de 15/03/1963, Boletín Oficial del Estado 16/03/1963, art. 6, Ley de 04/05/1965, Boletín Oficial del Estado 05/05/1965, art. 5 y 10, e INGELMO PINILLA, Joaquín, “Comentarios a la nueva regulación sobre Tráfico de Perfeccionamiento”, en *Aduanas*, n° 258-259, 1975, pp. 31-36.

¹²² “[...] la limitación [...] puede ser más o menos amplia [...] se ha encuadrado en la discrecionalidad, al haber previsto que la falta de armonización existente en los tipos arancelarios pudiera producir alteraciones en el mercado interior, aunque sea correcto en el aspecto fiscal”; BOTELLA LÓPEZ DEL CASTILLO, Juan e INGELMO PINILLA, Joaquín, “El régimen de Tráfico de Perfeccionamiento Activo”, en *Aduanas*, n° 270-271, 1976, p. 18.

¹²³ Cabe señalar que este régimen se limitaba al Tráfico de Perfeccionamiento Activo y excluía el Pasivo: se fomentaba la salida de productos que incorporaran materiales extranjeros, olvidando la recepción de materias nacionales que se hubieran enviado a otro país a ser transformados; Decreto Ley de 27/11/1974, Boletín Oficial del Estado 29/11/1974, pp. 24256-24258, Decreto de 26/06/1975, Boletín Oficial del Estado 11/07/1975, pp. 15004-15006 y Orden de 20/11/1975, Boletín Oficial del Estado 24/11/1975, pp. 24501-24509. Cfr. INGELMO PINILLA, Joaquín, “El Tráfico de Perfeccionamiento Pasivo en el derecho comparado y en la legislación española”, en *Aduanas*, n° 293-294, 1978, pp. 9-13.

¹²⁴ INGELMO PINILLA, Joaquín, “Comentarios... op. Cit.”, pp. 31-36, BOTELLA LÓPEZ DEL CASTILLO, Juan e INGELMO PINILLA, Joaquín, “El régimen... op. Cit.”, pp. 17-25 y LAPUENTE, Fermín, “El Tráfico de Perfeccionamiento: su puesta al día”, en *Aduanas*, n° 274-275, 1976, pp. 33-40.

¹²⁵ PRAHL, Hasso, “Los regímenes aduaneros económicos de la CEE: Depósitos y Zonas Francas”, en *Aduanas*, n° 322-323, 1980, pp. 15-19, ÁLVAREZ GÓMEZ-PALLETE, José María, “Transformación de mercancías bajo control aduanero: nuevo reglamento CEE”, en *Aduanas*, n° 344, 1984, pp. 49-50 y FERNÁNDEZ SUÁREZ, Álvaro, “Regímenes Aduaneros específicos de la CEE”, en *Hacienda Pública Española*, n° 96, 1985, pp. 387-418.

la exportación¹²⁶, de las que los recintos francos también quedaron al margen¹²⁷. Depósitos y Zonas Francas, que mantuvieron intactas las atribuciones establecidas en 1929 y 1930, fueron sistemáticamente ignorados por los Ministerios de Comercio y de Hacienda cuando ensayaron diversas medidas de fomento a la exportación¹²⁸. Este olvido llevó a algunos, como el Interventor de la Zona Franca viguesa Lorenzo Mateos, a preguntarse “[...] si no habrá algún interés que desconozcamos en minimizar su funcionamiento y evitar su pleno desarrollo”¹²⁹.

¹²⁶ Era, preferentemente, un crédito concedido sobre la exportación de maquinaria y bienes de equipo, incluyendo barcos; SÁENZ DE BURUAGA, Gonzalo, “Política comercial... op. Cit.”, pp. 101-106, MANZANARES LÓPEZ, Rafael, “El crédito a la exportación en España”, en *Información Comercial Española*, nº 391, 1966, pp. 177-194, MANZANARES LÓPEZ, Rafael, “El crédito a la exportación en 1966”, en *Información Comercial Española*, nº 401, 1967, p. 189, BENGOCHEA CALVO, José María, “Ayuda... op. Cit.”, pp. 146 y ss.

¹²⁷ BOTELLA LÓPEZ DEL CASTILLO, Juan e INGELMO PINILLA, Joaquín, “El Tráfico de Perfeccionamiento y su influencia en la competitividad de los productos españoles”, en *Hacienda Pública Española*, nº 49, 1977, pp. 107-123 y MATEOS VALLINOTO, Lorenzo, “Las Zonas... op. Cit.”, pp. 21-30.

¹²⁸ Uno de los colaboradores habituales del órgano de prensa del departamento de Comercio señaló como “El más grave fallo de nuestro actual sistema de fomento a la exportación [...] estriba en la falta de unidad en la acción administrativa [...] El Ministerio de Comercio [...] tiene excesivamente compartidas sus competencias en esta materia con otros organismos de la Administración”; MANZANARES LÓPEZ, Rafael, “El crédito... op. Cit.”, pp. 177-194, p. 194. ÁLVAREZ DE EULATE, José María y MATEOS VALLINOTO, José, “Participación y coste de nuestra política arancelaria en el desarrollo económico español”, en *Economía Financiera Española*, nº 21, 1967, p. 38.

¹²⁹ MATEOS VALLINOTO, Lorenzo, “Las Zonas... op. Cit.”, p. 21. Unos años más tarde el mismo autor abundaba en este argumento: “La legislación de Zonas Francas no puede sustraerse del intervencionismo imperante y por eso nace encorsetada en muchos aspectos y excesivamente liberal en otros; parece haber sido hecha para contentar a ciertos sectores económicos que la estaban reclamando, olvidándose de desarrollarlas y de dotarlas de medios [...] no comprendo el ostracismo a que ha sometido la Administración a estas instituciones al privarles de un apoyo más directo y, sobre todo, no evolucionando su legislación”; MATEOS VALLINOTO, Lorenzo, “Pasado, presente y futuro de las Zonas Francas”, en *Aduanas*, nº 363, 1989, p. 30.

Tabla 9.10 Ingresos de Almacenes, 1958-1981, miles de Pesetas de 1964

	Almacenaje	Cánones, Derechos y Seguros	Manipulaciones	Total de Ingresos de Almacenes (A)	Total de In- gresos de Explotación (B)	A / B x 100
1958-60	1.252,4	1.083,0	1.321,3	3.656,7	4.698,6	77,8
1961-63	1.079,2	1.411,9	1.627,8	4.118,9	7.897,9	52,2
1964-66	1.159,3	1.490,2	2.798,4	5.447,8	15.121,1	36,0
1967-69	1.710,1	320,8	499,5	2.530,5	15.807,1	16,0
1970-72	2.366,3	908,3	1.508,7	4.783,3	18.815,8	25,4
1973-75	3.123,5	1.533,8	2.469,6	7.126,9	29.557,2	24,1
1976-78	13.173,2	12.965,5	4.651,6	30.790,2	90.238,9	34,1
1979-81	25.370,9	10.603,5	4.533,2	40.507,6	163.800,5	24,7
1958-81	49.234,8	30.316,9	19.410,2	98.962,0	345.937,0	28,6
% / Total	49,8	30,6	19,6	100,0		

Fuente: elaboración propia a partir de CZFV, *Almacén nº I*, Vigo, varios años

En todo caso los ingresos provenientes de los almacenes continuaron aumentando. Gran parte de este incremento se debió al tráfico generado por las industrias de Ba-laídos y, a partir de 1976, por una importante revisión de tarifas llevada a cabo a mediados de esa década¹³⁰. Pero también jugó un importante papel la creciente actividad comercial desarrollada en la Zona Franca desde la segunda mitad de los sesenta¹³¹. Fue entonces, en plena expansión de la pesca de gran altura y de los ultra-congelados¹³², cuando algunos empresarios de Vigo comenzaron a solicitar al Consorcio depósitos en cámaras frigoríficas, en régimen franco¹³³. Algunos estaban interesados tan sólo en poder contar con mayor espacio donde almacenar los picos de carga procedentes de las distintas expediciones¹³⁴. Pero otros pretendían hacer uso de las facultades que confería el recinto franco para volver a expedir al exterior la mercancía ultra-congelada. En 1966

¹³⁰ Tras una primera revisión sobre las tasas de almacenaje realizada tras la absorción del Depósito Franco, las tarifas de manipulación fueron actualizadas en 1964. En 1977 se procedió a un cambio en el cálculo y en el procedimiento de cobro de los derechos de almacenaje; CZFV, AP de 24/07/1958, CZFV, ACE de 18/11/1958, CZFV, ACE de 23/09/1964, CZFV, ACE de 14/05/1965, CZFV, AP de 26/12/1979, CZFV, ACE de 04/02/1980, CZFV, ACE de 17/12/1980 y CZFV, AP de 27/07/1981.

¹³¹ En los años anteriores, a parte de las funciones de almacenamiento y despacho vistas más arriba, apenas se realizaron operaciones comerciales de envergadura. Cabe citar el desguace de un vapor liberiano llevado a cabo en 1960 por la Compañía Española de Investigación Submarina, S.A., siendo la chatarra resultante reenviada al extranjero; CZFV, ACE de 27/07/1960 y CZFV, AP de 25/10/1960.

¹³² GIRÁLDEZ RIVERO, Jesús, "Revisitando el nudo gordiano: el desarrollo de la congelación en la pesca gallega (1960-1970)", en *Áreas: Revista de Ciencias Sociales*, nº 27, 2008, pp. 69-79.

¹³³ CZFV, ACE de 20/12/1968.

¹³⁴ CZFV, ACE de 20/12/1968, CZFV, ACE de 13/08/1969 y CZFV, AP de 13/06/1979.

inició su actividad en la Zona Franca Estanislao Durán¹³⁵ y en 1968 se sumaron la firma MAR, Antonio Abreu o Frigoríficos de Vigo¹³⁶, y ya en los años setenta REYMARSA y PROVIMAR¹³⁷. Estos operadores introducían el pescado o, en el caso de Abreu¹³⁸, la carne y los sometían a procesos de corte y empaquetamiento para su provisión a buques¹³⁹. Al ser esta transformación tan limitada, meras *operaciones comerciales*, estas empresas se podían adscribir al régimen de Depósito Franco aun estando en una Zona, con lo que conseguían evitar el tedioso y complicado procedimiento de autorización reservado a las industrias.

Tras habilitar en régimen franco las primeras cámaras de frío¹⁴⁰, que el Consorcio alquiló a la Junta de Obras y a otras empresas¹⁴¹, se planteó la posibilidad de que la Zona Franca tuviera su propias instalaciones frigoríficas¹⁴². En 1969 este proyecto fue descartado por la falta de espacio donde construir las cámaras y la gran capacidad de congeladores existente en Vigo, con cerca de 150.000 metros cúbicos que normalmente estaban empleados al 50 por ciento¹⁴³. El plan se retomó en 1972 ante el incremento de la demanda de almacenamiento que se podía derivar del proceso abierto de apertura a la importación de alimentos¹⁴⁴. Al año siguiente el plan volvió a ser abandonado porque ni la liberalización fue tan amplia ni el incremento de compras al extranjero tan abultado como se había esperado¹⁴⁵. La ciudad seguía teniendo suficiente capacidad de almacenamiento en frío y, además, para el Consorcio la viabilidad económica del nuevo servicio dependía de tener las cámaras constantemente llenas¹⁴⁶. Finalmente se optó por al-

¹³⁵ CZFV, ACE de 26/10/1966.

¹³⁶ CZFV, ACE de 20/12/1968, CZFV, AP de 20/12/1968 y CZFV, ACE de 13/08/1969.

¹³⁷ CZFV, ACE de 27/05/1974 y CZFV, AP de 23/12/1983.

¹³⁸ CZFV, ACE de 30/01/1976, CZFV, ACE de 27/02/1976, CZFV, ACE de 12/03/1976 y CZFV, ACE de 29/04/1976.

¹³⁹ CZFV, ACE de 30/01/1976 y CZFV, ACE de 08/06/1978.

¹⁴⁰ CZFV, ACE de 26/10/1966.

¹⁴¹ Como a MAR, S.A. y a Antonio Abreu; CZFV, ACE de 20/12/1968. CZFV, ACE de 29/04/1969.

¹⁴² CZFV, ACE de 13/08/1969.

¹⁴³ CZFV, ACE de 13/08/1969.

¹⁴⁴ “[...] aún cuando el movimiento de las cámaras habilitadas no ha sido, ni mucho menos, espectacular, ni ha representado para el Consorcio una gran utilidad [...] es notable el incremento experimentado en el año que finaliza [...] el reciente Decreto de 23 de noviembre último, regulador de las importaciones de productos alimenticios, restableciendo plenamente en el comercio de importación de los mismos, la libertad de actuación directa de la iniciativa privada”; CZFV, ACE de 14/12/1972. CZFV, AP de 15/12/1972.

¹⁴⁵ CZFV, ACE de 24/01/1973, CZFV, ACE de 28/02/1973 y CZFV, ACE de 26/09/1973.

¹⁴⁶ “[...] las condiciones de ofrecimiento práctico de tales instalaciones intervenidas, que obliga al frigorífico a mantenerlas en todo momento a pleno rendimiento, independientemente de la real utilización de las mismas, no siendo posible la introducción de otras mercancías, determina que exija al Consorcio los

quilar de forma permanente espacio en los congeladores de Industrias MAR¹⁴⁷. En 1969 se había concertado un primer arriendo prolongado con esta empresa, al que se sumaba la contratación esporádica de superficie a otras firmas¹⁴⁸. En 1977 se alcanzó con MAR un acuerdo para alquilar de forma permanente seis de los frigoríficos de su factoría de Beiramar, para disponerlos como almacenes en régimen franco¹⁴⁹.

9.3 DE LA PROMOCIÓN COMERCIAL AL PROBLEMA CON EL PUERTO

En 1977, al cumplir treinta años, la Zona Franca gallega se había consolidado como un recinto eminentemente industrial y casi obsesivamente centrado en el servicio a Citroën Hispania¹⁵⁰. Salvo INDUGASA, que en cierto modo era un apéndice de la firma francesa, el resto de empresas instaladas habían conocido un desarrollo mucho menor¹⁵¹. Lejos quedaban los proyectos que, desde ALVISA a Olympia, habían intentado establecerse en la franquicia viguesa¹⁵². También era notorio que el desenvolvimiento comercial de la Zona Franca era insuficiente, algo que se estaba intentando remediar desde los últimos años de la era Portanet, a mediados de los setenta¹⁵³. Por una parte, se entendía que el intercambio era una función esencial de cualquier Zona Franca¹⁵⁴ y el Consorcio se debía esforzar por no quedar aún más descolgado de los pasos que, desde la década de 1960, se estaban dando en materia de comercio exterior y que en esos momentos comenzaban a apuntar hacia la Adhesión a la Comunidad Económi-

devengos correspondientes a la plena utilización de la cámara, lo cual supondría una carga económica muy considerable”; CZFV, ACE de 24/01/1973.

¹⁴⁷ CZFV, ACE de 18/10/1973, CZFV, ACE de 27/02/1976 y CZFV, AP de 20/04/1977.

¹⁴⁸ CZFV, ACE de 13/08/1969.

¹⁴⁹ CZFV, AP de 20/04/1977, CZFV, AP de 24/11/1977 y CZFV, ACE de 30/01/1978 y CZFV, *Memo-ria... op. Cit.*, 1979, p. 5.

¹⁵⁰ Ya en 1960 un miembro del Comité Ejecutivo había apuntado “[...] lo mucho que es hoy Citroën Hispania S.A., con sus actuales instalaciones así como al excelente servicio que presta el Consorcio con su organización y su red de almacenes en los muelles, que facilitan notablemente el trabajo y ligan a Balaídos con el mar”; CZFV, ACE de 03/10/1960. CZFV, ACE de 05/02/1970.

¹⁵¹ CZFV, *Informe sobre las industrias instaladas en la Zona Franca de Vigo*, Vigo, 1984 y CZFV, *Informe y memoria sobre antecedentes, situación y perspectivas del Consorcio de la Zona Franca de Vigo*, Vigo, 1984.

¹⁵² CZFV, ACE de 10/02/1960 y CZFV, ACE de 01/03/1968.

¹⁵³ CZFV, AP de 19/07/1974 y CZFV, ACE de 02/07/1975.

¹⁵⁴ “[...] es necesario partir y ahondar en el concepto real y auténtico de esta institución, para no caer en el aberrante contrasentido [...] de identificar la Zona Franca con Citroën [...] al no haberse desarrollado paralelamente los aspectos industrial y comercial de la Zona Franca, es fácil confundir la parte con el todo”; CZFV, *La Zona Franca de Vigo y los servicios portuarios*, Vigo, 1985, p. 1.

ca Europea¹⁵⁵. Por otra, el recinto franco debía ayudar a paliar la cada vez más grave crisis económica¹⁵⁶ que se cernía sobre Vigo¹⁵⁷.

En 1978 el veterano Delegado del Estado Rafael Portanet se retiró y fue sustituido por Fernando Alonso Amat¹⁵⁸ quien, a comienzos del año siguiente, inició la campaña de fomento comercial de la Zona Franca¹⁵⁹. Pronto se identificó la raíz de todos los problemas en la restrictiva política de control de divisas, que había constreñido la actividad del recinto vigués al suministro naval y a los despachos de importación¹⁶⁰. La solución pasaba por seguir profundizando en la apertura del control de cambios y que ésta se hiciera extensiva a las Zonas Francas¹⁶¹, así como por establecer contactos con firmas, Consulados y Cámaras de Comercio extranjeras¹⁶². Casi la primera tarea encargada por el nuevo Delegado fue la realización de un informe sobre el régimen franco español y su comparación con otras Zonas Francas del mundo¹⁶³, que acompaña-

¹⁵⁵ LAPUENTE, Fermín, “El Tráfico... op. Cit.”, pp. 33-40, CLAVIJO HERNÁNDEZ, Francisco, “Los Puertos, Zonas y Depósitos Francos en el Derecho español”, en *Hacienda Pública Española*, nº 60, 1979, pp. 224-232, MATEOS VALLINOTO, Lorenzo, “Las Zonas... op. Cit.”, pp. 25-30, PRAHL, Hasso, “El Tráfico de Perfeccionamiento”, en *Aduanas*, nº 321, 1980, pp. 19-27, PRAHL, Hasso, “Los regímenes... op. Cit.”, pp. 15-19 y CZFV, *La Zona Franca... op. Cit.*,

¹⁵⁶ LÓPEZ FACAL, Xan, *Desarticulación y dependencia industrial de Galicia*, A Coruña, 1977, NOGUEIRA, Camilo, *O poder industrial en Galicia*, Vigo, 1980, SOUTO GONZÁLEZ, Xosé Manuel, “Vigo: empresa e proxecto urbano. As perspectivas de cambio na cidade e área de influencia”, en *Análise Empresarial*, nº 12, 1991, pp. 15-24 y RUIZ, Beatriz, “A crise económica desde a industria ao fogar”, en *Trabe de Ouro*, nº 21, 1995, pp. 85-96,

¹⁵⁷ “[...] sería conveniente estudiar la creación de un organismo, empresa pública o privada, encargado de la promoción del desarrollo económico de la Ciudad”; CZFV, AP de 07/05/1980. Unos años más tarde, una consultora contratada por el Consorcio propuso “[...] la extensión del régimen de Zona Franca a los terrenos disponibles en Porriño podían ser una de las soluciones a la reconversión de los sectores industriales tradicionales de Vigo”; IRELCO, *Los Puertos Francos en el Reino Unido*, Vigo, 1984.

¹⁵⁸ CZFV, AP de 18/08/1978. Entre Portanet y Amat no podía haber más ni mayores contrastes: el primero era un conservero adicto al régimen del general Franco que, tras haber sido concejal con Luís Suárez-Llanos, fue nombrado Delegado de la Zona Franca y en 1964 alcalde de la ciudad, convirtiéndose en Vigo en el hombre de confianza del Ministro Camilo Alonso Vega; PORTANET SUÁREZ, Pedro Rafael, *Cuatro años al frente de la alcaldía de Vigo*, Vigo, 1968 y *El Pueblo Gallego*, 21/11/1975. Amat era Inspector del Timbre, Presidente del Club Náutico de Vigo, escritor y comunista; ALONSO AMAT, Fernando, *La boca tapada con agua*, Madrid, 1954 y ALONSO AMAT, Fernando, *Iris y el viento*, Madrid, 1957.

¹⁵⁹ CZFV, AP de 29/03/1979 y CZFV, *Memoria Económica de 1979*, Vigo, 1979.

¹⁶⁰ CZFV, *Memoria... op. Cit.*, 1979, p. 6.

¹⁶¹ El nuevo Delegado subrayó la “[...] necesidad de realizar estudios y gestiones encaminados a potenciar la actividad del Consorcio sobre todo en su aspecto de operaciones comerciales”; CZFV, AP de 29/03/1979

¹⁶² CZFV, ACE de 13/06/1979.

¹⁶³ “[...] las Zonas Francas se encuentran en un momento favorable de expansión y desarrollo, calculándose que su número es de alrededor de 300 en todo el mundo, destacando el considerable auge que está experimentando sobre todo en el aspecto de operaciones comerciales”; CZFV, AP de 13/06/1979.

ra esa campaña de promoción y contactos con el extranjero¹⁶⁴. En un primer momento se contrató a Juan José Vila-Coro, un economista procedente de la Sociedad para el Desarrollo Industrial de Galicia, SODIGA¹⁶⁵. En 1979, tras realizar un rápido viaje por Panamá, Venezuela, Brasil y Argentina, y antes de desaparecer sin dejar rastro, señaló que los recintos latinoamericanos, además de la franquicia arancelaria, proporcionaban ventajas fiscales y suelo totalmente habilitado para la instalación de industrias¹⁶⁶.

Tras los escasos frutos obtenidos del trabajo de Vila-Coro¹⁶⁷, en 1983 se recurrió a IRELCO, una consultora que debía informar sobre los régimen francos existentes o proyectados en otros países europeos¹⁶⁸. IRELCO señaló que, si bien la legislación comunitaria no contemplaba en los recintos francos más que las manipulaciones indispensables para la conservación de las mercancías¹⁶⁹, puertos como Le Havre o Génova comenzaban a buscar franquicias de corte industrial que les permitiera atajar la crisis¹⁷⁰. El informe de IRELCO, presentado en 1984, se centró especialmente en las *Free Trade Zones* británicas¹⁷¹ aprobadas ese mismo año que eran explotadas por la iniciativa privada y en las que se permitían operaciones de montaje¹⁷². De forma simultánea y completando esas informaciones, a comienzos de los años ochenta el Consorcio entró en contacto con instituciones y firmas extranjeras¹⁷³, a través de la asistencia a foros como la I Semana Internacional de Río de Janeiro, celebrada en 1982¹⁷⁴. También se mantuvieron conversaciones con Grundig, Siemens, Sanyei¹⁷⁵, Toyota¹⁷⁶ o Daihatsu¹⁷⁷ sobre

¹⁶⁴ CZFV, AP de 29/03/1979 y CZFV, AP de 15/10/1979.

¹⁶⁵ CZFV, AP de 29/03/1979, CZFV, AP de 08/08/1979 y CZFV, AP de 26/12/1979.

¹⁶⁶ CZFV, *Memoria del viaje de Juan José Vila-Coro, asesor de promoción y desarrollo, a Estados Unidos, Panamá, Colombia, Venezuela, Brasil y Argentina*, Vigo, 1980.

¹⁶⁷ CZFV, AP de 23/04/1980.

¹⁶⁸ CZFV, AP de 09/05/1983 y CZFV, ACE de 16/06/1983.

¹⁶⁹ PRAHL, Hasso, "Los regímenes... op. Cit.", pp. 15-19 y FERNÁNDEZ SUÁREZ, Álvaro, "Regímenes Aduaneros... op. Cit.", pp. 404-406.

¹⁷⁰ CZFV, *Informe IRELCO de actividades en el segundo semestre de 1984 y estrategia para 1985*, Vigo, 1984 y CZFV, AP de 11/03/1986.

¹⁷¹ Vila-Coro ya había señalado en sus informes de 1979 la importancia de las franquicias arancelarias presentes en puertos y aeropuertos de Shannon, Londres, París, Le Havre, Rouen, Bruselas, Ámsterdam, Rotterdam; CZFV, AP de 26/12/1979. CZFV, AP de 16/03/1984.

¹⁷² Los nuevos recintos francos británicos fueron concedidos a los puertos de Southampton, Liverpool y Cardiff y a los aeropuertos de Belfas, Birmingham y Prestwick; IRELCO, *Los Puertos Francos... op. Cit.*, y CZFV, *Informe IRELCO... op. Cit.*.

¹⁷³ CZFV, AP de 09/05/1983, CZFV, ACE de 16/06/1983 y CZFV, AP de 17/11/1983.

¹⁷⁴ A la Federación de Cámaras de Comercio y a las empresas brasileñas les interesaba establecer en los Puertos Francos canarios o en la Zona Franca de Vigo una cabeza de puente para sus exportaciones a la Comunidad Económica Europea; CZFV, ACE de 22/11/1982.

¹⁷⁵ CZFV, *Informe IRELCO... op. Cit.*,

su posible elección de la Zona Franca de Vigo como centro logístico. Amat y el resto de responsables del Consorcio creían que su establecimiento iba a significar estabilidad, generación de empleo y efectos de difusión tecnológica sobre otros sectores del área viguesa¹⁷⁸. Pero tanto esas firmas como cualquier otra iniciativa que se quisiera radicar en el recinto vigués se enfrentaba a tres problemas: la escasez de infraestructuras portuarias¹⁷⁹, la falta de suelo para el establecimiento de empresas¹⁸⁰ y la adhesión que se estaba negociando de España a las Comunidades Europeas¹⁸¹. Al no permitir el reglamento comunitario las operaciones de transformación dentro de los recintos francos¹⁸², el proceso de adhesión no sólo dejaba sin definir las reglas de juego a las que se debía someter en el futuro el régimen franco español, sino que también lo dejaba en una mal disimulada provisionalidad¹⁸³.

Pero antes de que la obligada adaptación a la normativa comunitaria se convirtiera en un problema acuciante, la Zona Franca de Vigo necesitaba asegurarse su salida al mar¹⁸⁴. Además de los tinglados tradicionales, la actividad comercial requería cámaras frigoríficas, depósitos de combustibles y silos, terminales de contenedores y plataformas para el embarque de automóviles¹⁸⁵. A finales de los años setenta, el recinto franco vigués seguía limitado al Muelle Transversal y a los frigoríficos alquilados a

¹⁷⁶ CZFV, AP de 16/03/1984, CZFV, AP de 31/05/1985, CZFV, AP de 14/11/1985 y CZFV, AP de 03/12/1985.

¹⁷⁷ CZFV, AP de 11/03/1986.

¹⁷⁸ CZFV, AP de 31/07/1984.

¹⁷⁹ Al poco de tomar posesión de su cargo, para Amat parecía “[...] obvio que la interrelación Zona Franca – Puerto no alcanza las cotas que serían de desear. Tanto la Zona Franca como el Puerto se están mutuamente infrautilizando”; CZFV, *Memoria... op. Cit.*, 1979, p. 5.

¹⁸⁰ La ampliación iniciada por Citroën en 1972 terminó de ocupara la superficie que quedaba libre en Balaídos; CZFV, ACE de 14/06/1972, CZFV, ACE de 11/07/1972 y CZFV, AP de 11/07/1972.

¹⁸¹ “En la actual coyuntura económica, es excepcional el establecimiento de industrias [...] máxime cuando la próxima adhesión de España a la CEE determinará la desaparición de las ventajas de dicho régimen aduanero respecto de los productos que, provenientes de los países miembros, fueran utilizados en el proceso de fabricación”; CZFV, *Expansión y Desarrollo*, Vigo, 1981. CZFV, AP de 21/03/1983. “[...] la Administración española que no veía futuro en las Zonas Francas españolas a causa de la integración en la CEE [...]”; CZFV, *Informe IRELCO... op. Cit.*,

¹⁸² PRAHL, Hasso, “Los regímenes... op. Cit.”, pp. 15-19 y FERNÁNDEZ SUÁREZ, Álvaro, “Regímenes Aduaneros... op. Cit.”, pp. 404-406.

¹⁸³ CZFV, AP de 26/12/1979. “[...] la Administración española que no veía futuro en las Zonas Francas españolas a causa de la integración en la CEE [...]”; CZFV, *Informe IRELCO... op. Cit.*,

¹⁸⁴ CZFV, *Memoria... op. Cit.*, 1979, p. 5 y CZFV, AP de 29/03/1979.

¹⁸⁵ CZFV, *Memoria... op. Cit.*, 1979. “[...] es necesario partir y ahondar en el concepto real y auténtico de esta institución, para no caer en el aberrante contrasentido [...] de identificar la Zona Franca con Citroën [...] al no haberse desarrollado paralelamente los aspectos industrial y comercial de la Zona Franca, es fácil confundir la parte con el todo”; CZFV, *La Zona Franca Comercial de Vigo y los servicios portuarios*, Vigo, 1981.

MAR¹⁸⁶. Lejos de completarse esta dotación con nuevas instalaciones, el Consorcio se encontró ante la posibilidad de perderla cuando en 1980 caducó la concesión sobre el almacén del muelle¹⁸⁷, propiedad del Ministerio de Obras Públicas¹⁸⁸. Seguir usufructuando el muelle y su almacén exigía negociar un nuevo contrato con la Junta de Obras¹⁸⁹. En estas conversaciones pronto resultó obvio que el Consorcio se iba a ver obligado a satisfacer un arriendo mayor y a hacerse cargo de las obras de acondicionamiento y mejora que fueran necesarias¹⁹⁰, lo que obligaba a revisar las Tarifas de Almacenes¹⁹¹. En 1985, a pesar de las reticencias de algunos vocales del Pleno, las necesidades de operadores como el *Cable Inglés*¹⁹² o SCARAB¹⁹³ llevaron al Consorcio a avenirse a los requerimientos de la Junta¹⁹⁴. En junio de 1986 se firmó un Convenio que reservaba gran parte del Muelle Transversal al *Cable* y reubicaba otros depósitos de la Zona Franca en distintos muelles del puerto, como la terminal de Trasatlánticos¹⁹⁵. Los costes de la operación se repartieron entre el Consorcio y Telefónica, arrendataria del servicio de comunicaciones subacuáticas¹⁹⁶. Pero la sanción del Ministerio de Obras

¹⁸⁶ A parte de los 20.000 metros cuadrados disponibles en sus cuatro almacenes de Balaídos, dedicados a la actividad industrial, a comienzos de la década de 1980 el recinto franco de Vigo contaba en el puerto con una nave de 4.077 metros cuadrados, más los 140.000 metros cuadrados del Muelle Transversal, y unos 300.000 metros cúbicos de cámaras frigoríficas; CZFV, *Nota informativa sobre la Zona Franca de Vigo*, Vigo, 1982. CZFV, *Informe y memoria... op. Cit.*,

¹⁸⁷ CZFV, AP de 27/12/1978, CZFV, ACE de 04/12/1980 y CZFV, AP de 23/04/1980.

¹⁸⁸ La última concesión del almacén del Muelle Transversal se había autorizado en marzo de 1967; CZFV, ACE de 14/04/1967.

¹⁸⁹ CZFV, AP de 07/07/1980 y CZFV, ACE de 22/09/1980.

¹⁹⁰ La Junta de Obras comenzó ofreciéndole al Consorcio una arriendo anual cercano a 1.900.000 pesetas, con un rendimiento mínimo exigido de 41 mil toneladas al año y la reforma del acceso del almacén, presupuestada en casi 2.400.000 pesetas; CZFV, ACE de 31/10/1980 y CZFV, AP de 19/12/1980.

¹⁹¹ CZFV, AP de 26/12/1979, CZFV, ACE de 17/12/1980, CZFV, AP de 19/12/1980, CZFV, AP de 27/07/1981, CZFV, AP de 09/06/1982 y CZFV, AP de 06/10/1982.

¹⁹² El cable submarino operaba en la Zona Franca de Vigo desde los años sesenta. En 1983 Telefónica, titular entonces del servicio, decidió instalar en el Muelle Transversal la base de un nuevo buque cablero, que entró en servicio a comienzos de 1987; CZFV, AP de 10/07/1959, CZFV, ACE de 27/06/1969, CZFV, ACE de 13/08/1969, CZFV, AP de 20/04/1977, CZFV, AP de 27/12/1977, CZFV, ACE de 30/01/1978, CZFV, ACE de 11/11/1981, CZFV, AP de 28/12/1981, CZFV, AP de 09/05/1983 y CZFV, AP de 06/02/1986.

¹⁹³ El SCARAB era un batiscafo para trabajos submarinos de la compañía Cable & Wireless, cuyo representante en Vigo era Estanislao Durán e Hijos, que se guardaba en el almacén del Muelle Transversal; CZFV, AP de 23/12/1983 y CZFV, AP de 28/12/1984.

¹⁹⁴ CZFV, AP de 14/11/1985, CZFV, AP de 03/12/1985, CZFV, AP de 27/12/1985 y CZFV, AP de 06/02/1986.

¹⁹⁵ CZFV, AP de 06/02/1986, CZFV, AP de 18/07/1986 y CZFV, AP de 28/11/1986.

¹⁹⁶ CZFV, AP de 06/02/1986.

Públicas se retrasó hasta 1987¹⁹⁷ y los desacuerdos en la aplicación del contrato demoraron su entrada en vigor hasta 1988¹⁹⁸.

En 1979, ante la limitada capacidad portuaria de la Zona Franca y los problemas que se preveía iban a surgir con la Junta de Obras, Amat había propuesto al Ministerio de Obras Públicas que el Consorcio realizara y ocupara el relleno de Bouzas, aún en proyecto¹⁹⁹. El plan del Delegado incluía disponer de un terminal para transbordadores, almacenes y superficie para instalaciones auxiliares²⁰⁰, bajo régimen franco²⁰¹. La solicitud fue elevada al Ministerio a finales de 1980²⁰² y tras casi dos años de negociación²⁰³ se llegó a un principio de acuerdo²⁰⁴. La Zona Franca iba a recibir, por un plazo de treinta años ampliable decenalmente, la concesión de 125.000 metros cuadrados de la superficie ganada al mar, divididos en siete parcelas, donde se podían instalar empresas previa solicitud a la Junta de Obras²⁰⁵. A cambio, el Consorcio debía satisfacer los alquileres pertinentes²⁰⁶, encargarse del mantenimiento de las instalaciones y construir una gran nave para almacenamiento general²⁰⁷. Además el recinto franco se comprometía a promocionar el Puerto de Vigo y la Gran Área de Expansión Industrial de Galicia²⁰⁸. La Junta de Obras concedió la reserva de terreno en abril de 1983²⁰⁹ pero el relleno de Bouzas no fue adscrito a la Zona Franca hasta junio de 1991. Tres factores ocasionaron esta demora: el conflicto de competencias habido entre el Puerto y el

¹⁹⁷ CZFV, AP de 27/10/1987.

¹⁹⁸ CZFV, ACE de 21/12/1987 y CZFV, AP de 01/03/1988.

¹⁹⁹ CZFV, *Memoria... op. Cit.*, 1979, CZFV, *Ampliación del Puerto de Vigo en Bouzas-Alcabre*, Vigo, 1979 y CZFV, *Expansión... op. Cit.*,

²⁰⁰ CZFV, *Ampliación del Puerto... op. Cit.*,

²⁰¹ CZFV, *Informe sobre las industrias... op. Cit.*, y CZFV, AP de 07/07/1980.

²⁰² CZFV, AP de 07/05/1980.

²⁰³ La Junta de Obras propuso inicialmente un arrendamiento de 200 pesetas por metro cuadrado y año, un rendimiento mínimo de 5 toneladas por metro cuadrado y año, y un plazo de concesión de 20 años. El Consorcio ofreció incrementar ese plazo hasta los 50 años y disminuir los cánones a 100 pesetas y 2.5 toneladas para las parcelas que no se encontraran ocupadas por ninguna empresa. Más tarde propuso calcular el arrendamiento como un porcentaje del valor del terreno, entre el 2,5 y el 3,0 por ciento, y fijar el rendimiento mínimo en función de las características de cada operador; CZFV, ACE de 31/12/1980, CZFV, ACE de 07/11/1980, CZFV, ACE de 17/12/1980, CZFV, AP de 19/12/1980, CZFV, ACE de 13/04/1981, CZFV, ACE de 27/08/1981 y CZFV, AP de 06/10/1982.

²⁰⁴ CZFV, ACE de 22/11/1982.

²⁰⁵ CZFV, ACE de 22/11/1982, CZFV, AP de 27/12/1982 y CZFV, AP de 09/05/1983.

²⁰⁶ El tráfico mínimo quedó fijado en 3 toneladas por metro cuadra y año, mientras el arrendamiento se elevó al 5 por ciento del valor de los terrenos; CZFV, ACE de 22/11/1982.

²⁰⁷ CZFV, ACE de 17/12/1980, CZFV, AP de 09/05/1983 y CZFV, ACE de 07/11/1984.

²⁰⁸ CZFV, ACE de 22/09/1980 y CZFV, ACE de 17/12/1980.

²⁰⁹ CZFV, AP de 09/05/1983.

Ayuntamiento por el control del ordenamiento urbano del litoral de Vigo²¹⁰, el desencuentro entre el Consorcio y la Dirección General de Aduanas sobre la conveniencia de dicha concesión, ante la entrada en vigor de la normativa comunitaria²¹¹, y una larga disputa con el Ministerio de Obras Públicas sobre las condiciones de ocupación del relleno²¹². Una vez superado este último escollo a mediados de 1988²¹³, aún se debía realizar el relleno, algo que no se pudo llevar a cabo hasta los años noventa ya bajo el mandato del siguiente Delegado, López Peña²¹⁴.

9.4 BALAIÓDOS Y LA FALTA DE SUELO INDUSTRIAL

El segundo obstáculo para la Zona Franca de Vigo era la carencia de suelo para atender tanto a las industrias ya instaladas como a las empresas que se quisieran establecer²¹⁵. No sólo faltaba espacio en el abarrotado Balaídos²¹⁶ sino que, desde que el Consorcio completara su adquisición a mediados de los años sesenta²¹⁷, no había podido incrementar su patrimonio inmueble²¹⁸. Avanzada la década de 1970, Citroën Hispania empleaba a unos 8.000 obreros y facturaba más de 40 millones de pesetas al año, produciendo unos 700 automóviles diarios²¹⁹. Para almacenar esos vehículos la factoría automovilística había solicitado ya en los años sesenta ocupar parte del espacio dispo-

²¹⁰ CZFV, AP de 19/12/1980, CZFV, AP de 28/12/1981.

²¹¹ Esta reticencia no se dispó hasta que las instituciones europeas apoyaron explícitamente la dimensión comercial y portuaria de las Zonas Francas. CZFV, AP de 21/03/1983, CZFV, ACE de 30/01/1985, CZFV, ACE de 20/03/1985, CZFV, AP de 31/05/1985, CZFV, AP de 14/11/1985, CZFV, AP de 06/02/1986 y CZFV, AP de 11/03/1986.

²¹² El motivo de disputa entre el departamento de Obras Públicas y el Consorcio fue la capacidad omnímoda que se reservaba el primero para intervenir en plazos de concesión, rendimientos mínimos exigibles a los operadores instalados, reversión de los terrenos no ocupados efectivamente y tarifas a aplicar; CZFV, AP de 27/12/1985, CZFV, AP de 23/05/1986 y CZFV, AP de 09/06/1987.

²¹³ CZFV, AP de 26/07/1988 y CZFV, AP de 27/09/1988.

²¹⁴ CZFV, AP de 20/12/1989.

²¹⁵ A mediados de 1964 tan solo quedaban en Balaídos 25 hectáreas sin ocupar por Citroën; CZFV, ACE de 25/06/1964.

²¹⁶ El recinto de Balaídos se había colmatado con el almacén del Consorcio construido en 1971, la ampliación de Citroën de 1972 y la factoría de INDUGASA; CZFV, AP de 15/12/1970 y CZFV, ACE de 30/07/1971, CZFV, ACE de 14/06/1972, CZFV, AP de 11/07/1972 y CZFV, ACE de 26/09/1973.

²¹⁷ CZFV, ACE de 05/06/1963 y CZFV, ACE de 14/04/1964. “[...] con el establecimiento casi seguro de estas industrias y la ampliación de la superficie ocupada por Citroën queda prácticamente ocupada la totalidad de la Sub-zona 1-A”; CZFV, AP de 13/12/1965.

²¹⁸ CZFV, ACE de 11/01/1966, CZFV, ACE de 04/04/1966, CZFV, ACE de 25/11/1966 y CZFV, AP de 20/12/1967.

²¹⁹ CZFV, *Informe sobre las industrias... op. Cit.*,

nible en el recinto del valle del Lagares²²⁰. Pero en la década de 1970 esa superficie resultaba insuficiente y parte de ella se necesitaba para edificar las últimas naves de la ensambladora²²¹. En 1976 la firma francesa comenzó a utilizar como parking una explanada situada en Porriño²²², un municipio cercano a Vigo pero ajeno al régimen franco²²³. Almacenar los automóviles en el parking de Porriño requería su previa importación²²⁴, algo no muy importante siempre que el mercado interior fuera el principal destino de la producción de Citroën²²⁵. Pero a comienzos de los ochenta la situación cambió tanto por los efectos de la inclusión a comienzos del decenio anterior de la factoría viguesa en la estrategia internacional del Grupo Peugeot²²⁶ como por las implicaciones de la cada vez más cercana entrada de España en la Comunidad Europea²²⁷. Ambas circunstancias volvieron a situar la franquicia arancelaria de Vigo en el centro de los intereses de Citroën, que solicitó al Consorcio la habilitación aduanera del parking de Porriño²²⁸, obtenida a comienzos de 1986 tras no pocas gestiones²²⁹. Aunque se autorizó como algo transitorio²³⁰, las prórrogas trimestrales concedidas por la Dirección General de Aduanas se prolongaron hasta 1992²³¹.

Los años ochenta también fueron convulsos para el resto de industrias de la Zona Franca. INDUGASA y Ferroplast fueron absorbidas a finales de esa década por GKN²³² y por MGI-Coutier²³³ respectivamente, y al poco tiempo la segunda terminó

²²⁰ CZFV, ACE de 23/03/1964 y CZFV, AP de 16/12/1967.

²²¹ CZFV, ACE 11/07/1972.

²²² CZFV, AP de 03/12/1985.

²²³ CZFV, AP de 18/08/1978.

²²⁴ “[en Porriño] se almacenan los automóviles fabricados [...] devengándose los tributos a la importación en la fecha de salida de los mismos del recinto franco”; CZFV, AP de 03/12/1985.

²²⁵ CZFV, AP de 29/03/1979 y CZFV, AP de 28/12/1981.

²²⁶ GUTIÉRREZ, Carlos, “Peugeot-Citroën y el futuro”, en *Aduanas*, nº 246-247, 1974, pp. 26-27.

²²⁷ Ambos factores conducían a una mayor transnacionalización de las distintas factorías de la compañía: cada planta tendía a especializarse en un tipo de vehículo que luego destinaba a cuantos países pudiera, caso de la nave viguesa y las furgonetas C 15, mientras el mercado interior, en este ejemplo España, era abastecido por el conjunto de ensambladoras del Grupo PSA; CZFV, AP de 09/06/1982.

²²⁸ “Citroën se encontraría en una situación de desigualdad fiscal y aduanera respecto de otras empresas del sector [...]”; CZFV, AP de 03/12/1985.

²²⁹ CZFV, AP de 22/05/1984, CZFV, ACE de 30/01/1985 y CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, Acta del Pleno de 06/02/1986.

²³⁰ CZFV, AP de 06/02/1986.

²³¹ CZFV, AP de 11/03/1986, CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, Acta del Pleno de 23/05/1986, CZFV, ACE de 26/09/1991 y CZFV, ACE de 21/01/1992.

²³² A mediados de los años ochenta INDUGASA fue absorbida por FIDES, luego GKN, e inició su relación industrial con el Grupo Chrysler, a cuyas ensambladoras suministraba sus transmisiones; CZFV, AP de 18/07/1986, CZFV, AP de 09/06/1987 y CZFV, ACE de 27/04/1993.

²³³ CZFV, AP de 13/06/1988.

formando parte del conglomerado Maier SCL, perteneciente al Grupo Mondragón²³⁴. POVISA, intervenida por el Instituto Nacional de Industria²³⁵, porfió por conseguir de la Dirección General de Aduanas que le fuera reducido el cupo de exportación que se le exigía en virtud de su convenio de establecimiento. A ese fin la firma proponía que se computaran las ventas al extranjero realizadas por el Grupo Álvarez en su conjunto²³⁶, a cuyas empresas suministraba los cromos cerámicos que producía²³⁷. Desde 1979 la pertinaz Comisión Interministerial rechazó ambas solicitudes y, puesto que la empresa no cumplía los requisitos de exportación, terminó planteando su desafección de la Zona Franca y su acomodo bajo la Admisión Temporal²³⁸. En 1983 Amat propuso que POVISA permaneciera en régimen franco y que fueran las otras plantas del Grupo Álvarez las que se sometieran al Tráfico de Perfeccionamiento²³⁹, idea que tampoco fue atendida por la Comisión²⁴⁰. Finalmente, en 1986 los déficit de explotación y la acumulación de pérdidas decidieron al Instituto Nacional de Industria a clausurar el Grupo Álvarez²⁴¹. Ese mismo año, las instalaciones de la extinta POVISA fueron traspasadas a Industrias Serigráficas del Noroeste, SERINOR²⁴², que no recibió autorización para funcionar en régimen franco hasta agosto de 1987²⁴³. No obstante, esta firma no pudo librarse de buena parte de los problemas que habían lastrado a su predecesora²⁴⁴. A finales de 1989 SERINOR ya se encontraba en quiebra²⁴⁵ y el Consorcio decidió rescindir su convenio de establecimiento²⁴⁶.

A pesar de la crisis general, en la década de 1980 no dejaron de llegar nuevos proyectos a la Zona Franca. En 1984 la francesa Duordin solicitó establecer una indus-

²³⁴ CZFV, AP de 20/09/1990, CZFV, ACE de 15/03/1991 y CZFV, ACE de 23/10/1995.

²³⁵ GARCÍA HERMOSO, José Miguel, “Una experiencia de gestión en la Empresa Pública: el Grupo INI 1983-1987”, *Hacienda Pública Española*, 110-111, 1988, pp. 87-98.

²³⁶ CZFV, AP de 29/03/1979 y CZFV, AP de 09/05/1983.

²³⁷ CZFV, AP de 13/06/1979.

²³⁸ CZFV, AP de 29/03/1979, CIZF, Sesión de 07/04/1983 y CZFV, AP de 09/05/1983.

²³⁹ CZFV, AP de 17/11/1983.

²⁴⁰ CZFV, ACE de 22/05/1985.

²⁴¹ CZFV, AP de 28/11/1986.

²⁴² “[...] con objeto de evitar la desaparición de una industria en Vigo y poder mantener los puestos de trabajo”; CZFV, AP de 28/11/1986.

²⁴³ CZFV, AP de 09/06/1987 y CZFV, AP de 27/10/1987.

²⁴⁴ CZFV, AP de 13/06/1988 y CZFV, AP de 26/07/1988. Durante buena parte de su breve existencia, SERINOR no pudo hacer frente al pago de sus obligaciones, incluido el arriendo, por “[...] los [motivos] propios de una industria que se pone nuevamente en actividad después de haber sufrido un largo período de crisis”; CZFV, AP de 29/12/1988.

²⁴⁵ CZFV, AP de 05/06/1989.

²⁴⁶ CZFV, ACE de 26/09/1989 y CZFV, AP de 02/05/1990.

tria en régimen franco para producir adhesivos plásticos utilizados como base para imprimir códigos de barras u otros marcadores²⁴⁷. En noviembre esta firma llegó a un acuerdo con el Consorcio para instalarse en el recinto franco²⁴⁸ y, en previsión del tiempo que debía pasar hasta obtener la sanción ministerial definitiva, solicitó iniciar su actividad de modo transitorio bajo autorización de la Administración de Aduanas²⁴⁹. Tanto la Comisión Interministerial como el Ministerio de Hacienda se mostraron contrarios a esta petición, provocando que la empresa se planteara desistir y orientarse a otro destino²⁵⁰. Pero en ese momento el Consorcio logró implicar a la Secretaría para las Relaciones con las Comunidades Europeas, proclive tanto al establecimiento de Duordin en la Zona Franca viguesa. Bajo el criterio de esa Secretaría, la firma francesa podía funcionar bajo supervisión de la Aduana y sujeta a licencias puntuales de Tráfico de Perfeccionamiento²⁵¹. Una vez conseguido este apoyo Duordin no tardó en ser autorizada por la Comisión Interministerial, sanción que fue recibida en mayo de 1985, ni en ser incluida dentro de los beneficios del Gran Área de Expansión Industrial²⁵².

Al lado de Duordin hubo otras iniciativas que bien no llegaron a concretar su interés inicial en un proyecto de instalación, bien no consiguieron instalarse. En 1983 una firma anglo japonesa dedicada a fabricar máquinas de escribir y calcular solicitó información al Consorcio, pero este primer acercamiento no tuvo continuidad²⁵³. Al año siguiente fue la estadounidense Milkon, asociada con Abreu²⁵⁴, la que quiso preparar derivados cárnicos con destino a la Comunidad Europea y al mercado norteamericano²⁵⁵. Estas y otras empresas²⁵⁶ se interesaban por conocer tanto las condiciones de la franquicia arancelaria como los beneficios adscritos a la Zona de Urgente Reindustriali-

²⁴⁷ CZFV, AP de 31/07/1984 y CZFV, AP de 16/11/1984.

²⁴⁸ CZFV, ACE de 07/11/1984 y CZFV, AP de 16/11/1984.

²⁴⁹ CZFV, AP de 28/12/1984.

²⁵⁰ CZFV, ACE de 22/05/1985.

²⁵¹ CZFV, AP de 31/05/1985.

²⁵² CZFV, ACE de 22/05/1985, CZFV, AP de 31/05/1985 y CZFV, AP de 27/12/1985.

²⁵³ CZFV, AP de 09/05/1983 y CZFV, AP de 17/11/1983.

²⁵⁴ CZFV, AP de 31/07/1984.

²⁵⁵ CZFV, ACE de 18/05/1984 y CZFV, AP de 22/05/1984.

²⁵⁶ Entre las que se encontraban la fábrica Deutz de motores marinos que quería adscribir al régimen de Zona Franca su planta de Porriño, la casa Gerard Friedrich dedicada al montaje de puertas de arrastre para pesqueros o Maderas Pousada; CZFV, AP de 22/05/1984, CZFV, AP de 11/11/1985 y CZFV, AP de 11/03/1986.

zación²⁵⁷. Tras la entrada de España en *Europa* continuaron llegando propuestas como la alemana UMAT, dedicada al tratamiento de residuos²⁵⁸, las norteamericanas Romasa y Universal Semiconductor, fabricantes de mobiliario de acero²⁵⁹ y microchips²⁶⁰ respectivamente, y Dayfer que producía material de camping y montañismo²⁶¹.

Tanto las empresas que podían tener interés en instalarse en la Zona Franca, como las recién establecidas o las que llevaban ya algunos años funcionando, todas, necesitaban espacio²⁶². De toda la extensión que a comienzos de los cincuenta proyectara Prieto Moresi, el consorcio vigués únicamente había podido abrir el polígono de Balaídos, cuya adquisición había concluido a mediados de la década de 1960 y que apenas unos años después estaba prácticamente colmado²⁶³. En 1964 los planes de ampliación de Citroën y las instalaciones que parecían avecinarse, como Olympia, habían decidido al Consorcio a abrir un nuevo recinto industrial²⁶⁴. Este nuevo polígono sería una continuación del de Balaídos²⁶⁵ y se extendería hasta las playas que quedan al oeste de Vigo²⁶⁶. Portanet había dado inicio a las gestiones para conseguir que esos terrenos se declararan de Utilidad Pública a beneficio del Consorcio logrando así una compra lo más rápida y barata posible²⁶⁷. Pero en los siguientes tres años ni se consiguió que la

²⁵⁷ CZFV, AP de 31/07/1984, CZFV, AP de 29/11/1984, CZFV, AP de 11/03/1986 y CZFV, AP de 09/06/1987.

²⁵⁸ Esta empresa planeaba crear entre 800 y 1.200 empleos, pero su proyecto de tratar residuos de origen español generaba un problema para el tratamiento aduanero tanto de los insumos como del producto resultante; CZFV, AP de 18/07/1986.

²⁵⁹ Romasa llegó a elevar sus solicitud de establecimiento al Ministerio de Hacienda, sin éxito; CZFV, AP de 28/1/1986 y CZFV, AP de 23/12/1986.

²⁶⁰ CZFV, AP de 09/06/1987.

²⁶¹ CZFV, AP de 26/07/1988.

²⁶² La alemana UMAT, por ejemplo, solicitó al Consorcio una parcela de 100.000 metros cuadrados para edificar su planta de reciclaje de residuos; CZFV, AP de 18/07/1986.

²⁶³ CZFV, ACE de 22/11/1963 y CZFV, AP de 13/12/1965.

²⁶⁴ “[...] tales terrenos no tienen utilidad inmediata alguna y solamente son aptos para el cultivo de juncos [...] y no parece pueda ser abordada, en un futuro previsible, su urbanización u otra forma de aprovechamiento [...] de ahí que su posible adquisición por el Consorcio no entrañe perjuicio alguno para la expansión de la ciudad [...]”; CZFV, AP de 18/02/1964. CZFV, ACE de 11/01/1966 y CZFV, ACE de 04/04/1966.

²⁶⁵ Después de que se denegara la posibilidad de extender el recinto franco a los terrenos del Polo que no hubieran sido ocupados; “No habiendo tenido [...] resultado las gestiones realizadas para ubicar en Porriño la posible ampliación de los terrenos de esta Zona Franca”; CZFV, ACE de 25/11/1966.

²⁶⁶ Desde San Andrés de Comesaña hasta la playa de Samil y de ahí, bordeando la costa, hasta Alcabre; CZFV, ACE de 05/06/1963 y CZFV, AP de 16/12/1966.

²⁶⁷ CZFV, ACE de 14/04/1964. “[...] aún cuando desde la fecha de confección del citado proyecto han desistido de su instalación [IDESA y Olympia], la superficie a ocupar por éstas alcanzaba un total de 100.000 m2, que constituyen la única superficie disponible, lo que no parece suficiente en previsión de

Administración iniciara los trámites de expropiación²⁶⁸ ni dieron fruto las negociaciones con los propietarios para adquirir directamente las fincas²⁶⁹. Al contrario que diez años antes, los precios del suelo eran muy elevados²⁷⁰, por la presión que ejercían tanto la construcción residencial como la industrial²⁷¹, y los recursos del Consorcio no podían hacerles frente²⁷². Además en 1968 ya era evidente que no iban a llegar tantas empresas como se había esperado y que la Zona Franca podía continuar constreñida a Balaídos²⁷³.

Mientras se paralizaba la provisión de suelo industrial por parte del Consorcio, el Estado y los Ayuntamientos se esforzaban por crear sus propios polígonos, dotados de infraestructuras, servicios, viales y zonas verdes²⁷⁴, además de las propias parcelas²⁷⁵. A comienzos de los años setenta, la constante demanda de terreno de Citroën Hispania para sus ampliaciones y las nuevas experiencias industriales de la Zona Franca, principalmente el establecimiento de INDUGASA, obligaron al Consorcio a volver a plantearse crear un nuevo polígono. En esa ocasión se contemplaron las opciones de

futuras solicitudes de instalación”; CZFV, AP de 20/12/1967. CZFV, ACE de 29/01/1968 y CZFV, ACE de 29/04/1968.

²⁶⁸ La Administración se mostraba renuente a facilitar que el recinto franco vigués obtuviera nuevos terrenos, mientras se esforzaba por dotar de suelo a los polígonos y a las empresas adscritas a los Planes y Polos de Desarrollo. Entre las ayudas que éstos preveían se encontraban los beneficios derivados de las Leyes de Suelo y de Expropiación. En ellos las empresas adscritas o bien contaban con las ayudas anteriores o disponían de suelo ofrecido por las instituciones; CZFV, AP de 18/02/1964.

²⁶⁹ CZFV, ACE de 16/12/1966 y CZFV, ACE de 22/07/1970.

²⁷⁰ En 1956 gran parte de los terrenos de Balaídos se habían comprado por debajo de las 18 pesetas por metro cuadrado, aun cuando Portanet había fijado el precio unitario de 20 pesetas para iniciar el tanteo con los distintos propietarios; CZFV, ACE de 15/11/1956 y CZFV, AP de 04/12/1956. En 1970, la cantidad de partida ascendía a 250 pesetas por metro cuadrado; CZFV, ACE de 22/07/1970.

²⁷¹ En 1958, el Consorcio había intentado ser precavido “[...] para prevenir la prohibición de edificar en torno al recinto aduanero se la sub-zona 1-A de Balaídos, y se acuerda por unanimidad contestar dicho escrito en el sentido de que lo que conviene al Consorcio y en general al interés urbanístico de Vigo es evitar que las edificaciones se echen materialmente encima del mencionado recinto”; CZFV, ACE de 23/10/1958. Cuando en 1964 se planeó la expansión del parque industrial, algún vocal expresó su “[...] temor de que con este nuevo programa de adquisiciones directas, llegue el Consorcio a retener en su poder una tan grande extensión de terrenos que pueda suponer un freno para el futuro desenvolvimiento de la ciudad”; CZFV, AP de 18/02/1964.

²⁷² CZFV, AP de 24/03/1972.

²⁷³ La Subsecretaría de Hacienda sostenía que “[...] teniendo en cuenta [...] que no se ha producido el desarrollo industrial esperado [...] a lo que cabe añadir la atención concedida por este Departamento para la resolución favorable de diversos proyectos de instalación [...] ello implica una disponibilidad de terrenos en la Sub-zona 1-A que parece suficiente para cualquier previsión sobre instalación de industrias, al ritmo que la experiencia práctica ha definido”; CZFV, ACE de 06/08/1968.

²⁷⁴ El objetivo era dotar al polígono de los servicios imprescindibles para que las empresas sólo tuvieran que llegar y montar sus instalaciones antes de iniciar su actividad.

²⁷⁵ En 1970 la tentativa del Consorcio de ampliar el recinto industrial de Balaídos hacia el sur fue bloqueado por la inclusión de ese terreno como reserva agropecuaria en el Plan General de Urbanismo de Vigo; CZFV, ACE de 05/10/1970.

Matamá o Valladares en Vigo²⁷⁶ y, un poco más tarde²⁷⁷, As Gándaras o Pontellas en Porriño²⁷⁸. Desde finales de la década de 1970 esos esfuerzos por abrir un nuevo polígono se concentraron en Valladares²⁷⁹ y en Porriño²⁸⁰.

La ordenación de estos espacios exigía la previa realización de un Plan Parcial o incluso la modificación del Plan General de Urbanismo vigente en cada municipio²⁸¹. La provisión de suelo era bastante más compleja que en los años cincuenta cuando se había iniciado la compra de Balaídos. Ya no se trataba tanto de adquirir terreno allí donde estuviera disponible y fuera barato ni de equiparlo con los servicios básicos de agua, luz y teléfono. Los nuevos polígonos debían estar comunicados de forma óptima con los principales nudos de comunicación regionales e interferir lo menos posible en el trazado urbano de la ciudad²⁸². En este sentido, la falta de pronunciamiento de los consistorios, la Diputación o el Ministerio²⁸³, junto con la propia demora que arrastraban esos planes, postergaron indefinidamente cualquier actuación²⁸⁴, que no se retomó hasta 1989 una vez llegado ya el nuevo Delegado²⁸⁵. En la década de 1980, en el clima de la adhesión a la Comunidad Europea, resultaba muy chocante que se impidiera al Consorcio la creación de un parque empresarial en aras de concentrar sus esfuerzos en el puerto y en las operaciones comerciales, al tiempo que desde los Ministerios de Hacienda y

²⁷⁶ CZFV, AP de 15/12/1971, CZFV, ACE de 31/01/1972, CZFV, ACE de 11/07/1972, CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, Acta del Pleno de 11/07/1972, CZFV, ACE de 24/01/1973, CZFV, ACE de 28/02/1973 y CZFV, ACE de 27/08/1973.

²⁷⁷ “[...] ante la saturación de la citada Sub-zona como la imposibilidad de contar, hoy por hoy, con terrenos industriales en Vigo”; CZFV, AP de 19/07/1974.

²⁷⁸ CZFV, ACE de 18/10/1973, CZFV, AP de 28/12/1973, CZFV, ACE de 26/04/1974, CZFV, AP de 19/07/1974 y CZFV, AP de 04/10/1974.

²⁷⁹ En esta parroquia viguesa ya a comienzos de la década de 1970 Sáenz-Díez, encargado de formalizar los polígonos planteados por el Consorcio, había ponderado sus “[...] grandes posibilidades de ampliación en el futuro al estar rodeada de suelo de reserva forestal y agropecuaria, lo que impedirá la proliferación de edificaciones, que son las únicas que podrían encarecer aquella posible expansión”; CZFV, ACE de 11/07/1972.

²⁸⁰ CZFV, AP de 13/06/1979.

²⁸¹ CZFV, ACE de 21/08/1972, CZFV, AP de 20/11/1972, CZFV, ACE de 31/07/1974 y CZFV, AP de 04/10/1974.

²⁸² CZFV, ACE de 26/03/1974, CZFV, ACE de 27/05/1974, CZFV, ACE de 23/12/1974, CZFV, *Informe del Delegado al Alcalde de Vigo*, Vigo, 1980 y CZFV, ACE de 22/05/1984.

²⁸³ Pero este planteamiento se estrelló contra diferentes dependencias de la Administración que se negaron a autorizar cualquier expansión terrestre de la Zona Franca de Vigo, señalando que se debían priorizar los trabajos portuarios; CZFV, ACE de 23/12/1974.

²⁸⁴ CZFV, ACE de 24/03/1972, CZFV, AP de 15/09/1972, CZFV, ACE de 29/09/1972, CZFV, ACE de 30/10/1972, CZFV, ACE de 30/04/1973 y CZFV, ACE de 18/10/1973. SOUTO GONZÁLEZ, Xosé Manuel, “Xénese e evolución da paisaxe e o urbanismo de Vigo”, en VÁZQUEZ-VICENTE, Xosé, *Vigo, economía e sociedade*, Xerais, Vigo, 2003, pp. 55-78.

²⁸⁵ CZFV, AP de 29/03/1989 y CZFV, AP de 20/12/1989.

Obras Públicas se entorpecían la ocupación del Muelle Transversal y la solución administrativa de Bouzas.

9.5 LA ADHESIÓN A LA COMUNIDAD ECONÓMICA EUROPEA

Antes de proseguir, conviene explicar por qué se viene utilizando el término *adhesión* y no cualquier otro aparentemente sinónimo. Bélgica, Holanda, Luxemburgo, Alemania Federal, Francia e Italia, los firmantes del Tratado de Roma, se *integraron* en una unión aduanera. Por medio de una negociación relativamente simétrica dieron forma y contenido a esa Comunidad de la que iban a formar parte. España, como Portugal o Grecia, se *adhirió* a una Comunidad ya configurada, cuyo sistema no podía negociar²⁸⁶. Lo único que estaba sujeto a alteración era el ritmo de adaptación del nuevo miembro a las condiciones establecidas²⁸⁷. Sólo una vez dentro, tras haberse acogido plenamente a las normas comunitarias y actuando como un miembro más entre doce, podía influir en su conformación²⁸⁸.

En el seno de la Comunidad Económica Europea, sobre la base de sucesivos acuerdos, se fue creando un espacio comercial unificado²⁸⁹. Como en el caso de los mercados nacionales un siglo antes, la libre circulación interna de mercancías exigía tanto abolir obstáculos interiores²⁹⁰ como erigir una barrera frente al exterior²⁹¹. De forma paulatina, la eliminación de los impedimentos internos se consiguió suprimiendo

²⁸⁶ PRAHL, Hasso, “El Tráfico... op. Cit.”, pp. 123-173.

²⁸⁷ “[...] los problemas de adaptación [...] habrán de resolverse mediante medidas transitorias y no por modificación de las reglas comunitarias”; BONET MARCO, Emilio, “El proceso de adhesión de España a las Comunidades Europeas. Situación actual y perspectivas”, en *Aduanas*, nº 321, 1980, p. 42.

²⁸⁸ CZFV, AP de 27/12/1985. EIROA VILLARNOVO, Francisco Javier, “El Impuesto sobre el Valor Añadido y su incidencia en la imposición indirecta española”, en *Hacienda Pública Española*, nº 99, 1986, pp. 42 y ss.

²⁸⁹ “La Comunidad tendrá por misión promover, mediante el establecimiento de un mercado común y de una unión económica y monetaria y mediante la realización de las políticas o acciones comunes [...]un desarrollo armonioso, equilibrado y sostenible de las actividades económicas en el conjunto de la Comunidad [...]”; *Tratado de Roma*, 25/03/1957, art. 2. VAULONT, Nikolaus, *La unión aduanera de la Comunidad Económica Europea*, Bruselas, 1981, pp. 78-97 y CRUZ AMORÓS, Miguel, “Implicaciones fiscales de la adhesión de España a las Comunidades europeas. El IVA y perspectivas de armonización”, en *Hacienda Pública Española*, nº 110-111, 1988, p. 280.

²⁹⁰ MÁRQUEZ MÁRQUEZ, Antonio, “El Impuesto sobre el Valor Añadido”, en *Aduanas*, nº 234, 1973, p. 72.

²⁹¹ BUERBA, Miguel, “Negociaciones España – Mercado Común Europeo”, en *Aduanas*, nº 284, 1977, pp. 7-8.

las aduanas existentes entre los países miembros²⁹² y mediante un proceso de armonización fiscal²⁹³. Ante las dificultades de realizar ésta sobre los impuestos directos²⁹⁴, los esfuerzos se concentraron en los indirectos²⁹⁵ y culminaron con la implementación del IVA²⁹⁶. Para levantar aquel nuevo muro fue necesario definir un *Territorio Aduanero* y establecer un *Arancel de Aduanas Común* aplicable a todos los países que no fueran miembros²⁹⁷. La dificultad de este proceso radicaba en que los integrantes de esta Comunidad en formación tenían relaciones exteriores distintas y socios comerciales muy dispares²⁹⁸.

²⁹² SÁNCHEZ GONZÁLEZ, Ildefonso, “La problemática aduanera en la CEE”, en *Hacienda Pública Española*, nº 49, 1977, pp. 195-219 y BONET MARCO, Emilio, “El Arancel de Aduanas Común”, en *Aduanas*, nº 348, 1985, p. 44.

²⁹³ VIÑAS MARTÍN, Ángel, “Los Ajustes Fiscales de Frontera y el comercio internacional”, en *Información Comercial Española*, nº 430, 1969, p. 41 y CALLE SÁIZ, Ricardo, “Los aspectos fiscales de los Ajustes Fiscales de Frontera”, en *Información Comercial Española*, nº 430, 1969, pp. 53-55.

²⁹⁴ “[...] si bien el sistema actual no tiene un efecto totalmente neutro sobre el comercio internacional [...] otra regla de efecto más neutro sería muy difícil de formular y de aplicar”; VIÑAS MARTÍN, Ángel, “Los Ajustes Fiscales... op. Cit.”, p. 46. “[...] hoy por hoy casi ninguna autoridad nacional admite que la armonización de la imposición directa constituya una exigencia inexcusable de la configuración de la CEE y de la consecución del Mercado Interior”; CRUZ AMORÓS, Miguel, “Implicaciones fiscales... op. Cit.”, pp. 283-285, cita en p. 285.

²⁹⁵ LEONTIADIS, Milton, “La lógica de los Ajustes Fiscales de Frontera”, en *Información Comercial Española*, nº 430, 1969, original de 1966, p. 96, SHOUP, Carl S., “Los impuestos directos e indirectos y su influencia sobre el comercio internacional. La desgravación de las exportaciones y la tributación compensatoria de las exportaciones en el impuesto de ventas”, en *Información Comercial Española*, nº 430, 1969, pp. 35-40 y VIÑAS MARTÍN, Ángel, “Los Ajustes Fiscales... op. Cit.”, pp. 41-49.

²⁹⁶ MALMGREM, Harald B., “La discusión en el GATT. El problema de los Ajustes Fiscales en Frontera. La armonización tributaria europea y la situación de las empresas estadounidenses”, en *Información Comercial Española*, nº 430, 1969, original de 1968, pp. 102-103, MÁRQUEZ MÁRQUEZ, Antonio, “El Impuesto... op. Cit.”, pp. 71-74, EIROA VILLARNOVO, Francisco Javier, “El Impuesto... op. Cit.”, pp. 41-51 y CRUZ AMORÓS, Miguel, “Implicaciones fiscales... op. Cit.”, p. 280.

²⁹⁷ SÁNCHEZ GONZÁLEZ, Ildefonso, “La problemática... op. Cit.”, pp. 195-219, BONET MARCO, Emilio, “El proceso de adhesión... op. Cit.”, pp. 243-244, VAULONT, Nikolaus, *La unión aduanera... op. Cit.*, pp. 19-52, BONET MARCO, Emilio, “El Arancel... op. Cit.”, pp. 44-50 y DE LA LLAVE LARRA, Joaquín, “Franquicias Aduaneras y perfeccionamiento del mercado interior”, en *Aduanas*, nº 361, 1988, p. 48.

²⁹⁸ KREININ, Mordechai E., *Trade relations of the EEC: an empirical investigation*, New York, 1974, pp. 1-18, BARTHEL-ROSA, Paulo Roberto, “Las preferencias y los países en desarrollo”, en ÁLVAREZ GÓMEZ-PALLETE, José María et alii, *La Aduana ante las Comunidades Europeas*, Madrid, 1984, pp. 91-104, HINE, Robert C., *The political economy of European trade: an introduction to the trade policies of the EEC*, Brighton, 1985, NIETO SOLÍS, José Antonio, *España y la política comercial de la Comunidad Europea*, Madrid, 1988, pp. 137-176, YANNOPOULOS, George, N., *Customs unions and trade conflicts, the enlargement of the European Community*, Londres, 1988, pp. 1-4 y 14-27, y BUI-GUES, Pierre, JACQUEMIN, Alexis and SAPIR, André, “Complementaries and conflicts in EC microeconomic policies”, en *European policies on competition, trade and industry: conflict and complementarities*, Gloucestershire, 1995, pp. xi-xxii.

Los principios rectores de este proceso de unificación fueron la libre circulación de mercancías y la igualdad en el acceso al mercado de los distintos socios²⁹⁹. Ningún país, sector o particular podía concurrir en una situación distinta a las del resto de participantes comunitarios. Para no distorsionar la competencia era necesario igualar las condiciones de entrada al mercado eliminando las situaciones que fueran interpretadas de privilegio³⁰⁰. Así se fueron construyendo las distintas herramientas aduaneras de política comercial del Territorio Aduanero Común, englobadas bajo la etiqueta de *Regímenes Económicos Aduaneros*³⁰¹. Respetando los principios de libre circulación y, sobre todo, de igualdad se adecuaron las legislaciones e instituciones de los seis miembros fundadores³⁰². En 1969 tres directivas comunitarias reglamentaron los Depósitos Aduaneros³⁰³, las Zonas Francas³⁰⁴ y el Tráfico de Perfeccionamiento³⁰⁵. Los dos primeros eran recintos francos en los que las mercancías depositadas solo se podían someter a las denominadas *manipulaciones usuales*, que incluían las operaciones imprescindibles para la conservación de los géneros y las preparaciones comerciales más sencillas³⁰⁶.

En la normativa comunitaria ninguna empresa podía competir beneficiándose de ayudas crediticias, administrativas o fiscales, incluyendo las arancelarias. Dentro de la

²⁹⁹ *Tratado de Roma*, 25/03/1957, art. 3.

³⁰⁰ PRAHL, Hasso, “Los regímenes... op. Cit.”, p. 17. “[...] deben evitarse situaciones que se producen cuando [...] el tipo de derechos de aduanas aplicable a las mercancías que se importan es superior al que correspondería a las mismas mercancías en un estado de transformación más avanzado”; ÁLVAREZ GÓMEZ-PALLETE, José María, “Transformación de mercancías... op. Cit.”, p. 49. “Los Estados miembros autorizarán el perfeccionamiento activo cuando contribuya a crear las condiciones más favorables para la exportación de los productos compensadores [...] y no afecte desfavorablemente a los intereses esenciales de los productores comunitarios”; FERNÁNDEZ SUÁREZ, “Regímenes Aduaneros... op. Cit.”, p. 410.

³⁰¹ PRAHL, Hasso, “El Tráfico... op. Cit.”, pp. 19-27, FERNÁNDEZ SUÁREZ, “Regímenes Aduaneros... op. Cit.”, pp. 387-418 y MATEOS VALLINOTO, Lorenzo, “Pasado... op. Cit.”, pp. 29-33.

³⁰² SÁNCHEZ GONZÁLEZ, Ildelfonso, “La problemática aduanera... op. Cit.”, pp. 195-219 y BONET MARCO, Emilio, “El Arancel... op. Cit.”, p. 50. “Los regímenes nacionales de perfeccionamiento existentes [...] respondían a intereses nacionales contrapuestos [...] Era necesaria una armonización de estos regímenes que representaban una contradicción con los objetivos del Mercado Común”; FERNÁNDEZ SUÁREZ, “Regímenes Aduaneros... op. Cit.”, p. 410.

³⁰³ FERNÁNDEZ SUÁREZ, “Regímenes Aduaneros... op. Cit.”, pp. 401-403.

³⁰⁴ PRAHL, Hasso, “Los regímenes... op. Cit.”, pp. 15-19, VAULONT, Nikolaus, *La unión aduanera... op. Cit.*, p. 77, FERNÁNDEZ SUÁREZ, “Regímenes Aduaneros... op. Cit.”, pp. 404-406 y MATEOS VALLINOTO, Lorenzo, “Pasado... op. Cit.”, pp. 29-33.

³⁰⁵ PRAHL, Hasso, “El Tráfico... op. Cit.”, pp. 19-27 y FERNÁNDEZ SUÁREZ, “Regímenes Aduaneros... op. Cit.”, pp. 410-414.

³⁰⁶ PRAHL, Hasso, “Los regímenes... op. Cit.”, pp. 15-16 y MARTÍNEZ GIL, Isabel, “Zonas Francas, Depósitos Francos y Depósitos Aduaneros”, en *Aduanas*, nº 356, 1987, pp. 62-63.

franquicia, toda adición de un género a otro o cualquier transformación se debían realizar bajo el Tráfico de Perfeccionamiento³⁰⁷. El *producto compensador* obtenido de ese proceso industrial podía ser enviado a cualquier país externo al Mercado Común³⁰⁸ o ser introducido en el Territorio Aduanero, caso que requería el pago del Arancel Común, lo que se denominaba *despacho a libre práctica*³⁰⁹. La observancia del principio de igualdad exigía que los derechos arancelarios giraran sobre los distintos insumos incorporados y no sobre producto compensador como conjunto³¹⁰. Esta normativa distaba mucho del régimen franco vigente en España, en el que incluso los Depósitos Francos contemplaban elaboraciones más complejas que las permitidas en las Zonas comunitarias. El Tráfico de Perfeccionamiento comunitario se diferenciaba por una parte de los recintos francos españoles en que mientras aquel regía la transformación de una mercancía o un proceso productivo concreto, éstos habían ordenado la totalidad de las actividades que se desarrollaban en su interior. Por otra, también se distinguía del régimen de perfeccionamiento hispano en el ordenamiento de las actividades y sistemas que contemplaba y, fundamentalmente, en la definición del principio de equivalencia en el que se asentaban uno y otro³¹¹.

Esta situación fue advertida por los Consorcios y por las autoridades aduaneras³¹² cuando en julio de 1977 comenzó formalmente la adhesión de España a las Co-

³⁰⁷ PRAHL, Hasso, “El Tráfico... op. Cit.”, pp. 19-27 y FERNÁNDEZ SUÁREZ, “Regímenes Aduaneros... op. Cit.”, pp. 404-409.

³⁰⁸ Se contemplaban dos modalidades de admisión; la suspensión de derechos de importación o su devolución tras el despacho del producto. En el primer caso la garantía era opcional y en el segundo los derechos no se pagaban íntegramente sino que se consignaban mediante depósitos bancarios; PRAHL, Hasso, “El Tráfico... op. Cit.”, p. 23.

³⁰⁹ PRAHL, Hasso, “Los regímenes... op. Cit.”, pp. 18-19, VAULONT, Nikolaus, *La unión aduanera... op. Cit.*, pp. 68-71 y FERNÁNDEZ SUÁREZ, “Regímenes Aduaneros... op. Cit.”, pp. 404-406.

³¹⁰ PRAHL, Hasso, “El Tráfico... op. Cit.”, pp. 24-25 y FERNÁNDEZ SUÁREZ, “Regímenes Aduaneros... op. Cit.”, p. 406.

³¹¹ Desde su reforma en 1974 y 1975, en el Tráfico de Perfeccionamiento español se observaba un principio de equivalencia bastante amplio según el cual el insumo admitido y el producto despachado debían ser mercancías de la misma especie de características *similares*. En cambio en el ordenamiento comunitario estas características debían ser *las mismas*, definidas como la pertenencia a la misma posición arancelaria, a la misma calidad comercial y con las mismas especificaciones técnicas; INGELMO PINILLA, Joaquín, “Comentarios... op. Cit.”, pp. 31-36, BOTELLA LÓPEZ DEL CASTILLO, Juan e INGELMO PINILLA, Joaquín, “El régimen... op. Cit.”, pp. 17-25, LAPUENTE, Fermín, “El Tráfico... op. Cit.”, pp. 33-40, BONET MARCO, Emilio, “El proceso de adhesión... op. Cit.”, pp. 41-46, PRAHL, Hasso, “El Tráfico... op. Cit.”, pp. 19-27, FERNÁNDEZ SUÁREZ, Álvaro, “Regímenes Aduaneros... op. Cit.”, pp. 404-414 y DE LA LLAVE LARRA, Joaquín, “Franquicias Aduaneras... op. Cit.”, p. 48.

³¹² Ya en 1973 Antonio Márquez había señalado que la adhesión iba a ser “[...] un proceso de adaptación mediante la armonización de nuestras instituciones a las imperantes en el Mercado Común”; MÁRQUEZ MÁRQUEZ, Antonio, “El Impuesto... op. Cit.”, p. 71.

munidades Europeas³¹³. Este proceso implicaba aceptar las reglas de juego comunitarias y su futura aplicación, lo que generaba una gran incertidumbre sobre los recintos francos españoles y su futuro³¹⁴. Muchos llegaron a temer que el régimen franco desapareciera³¹⁵ y no faltó incluso quienes así lo esperaban³¹⁶. Para los primeros era ineludible una profunda adaptación de Depósitos y Zonas Francas a la normativa europea³¹⁷, algo que necesariamente implicaba liquidar cualquier transformación albergada en estos recintos³¹⁸.

Para la Zona Franca de Vigo esto implicaba la desafección de las industrias ya establecidas, incluidas Citroën e INDUGASA, y el fin del reclamo que la franquicia arancelaria representaba para poder atraer a nuevas empresas³¹⁹. Sin fábricas se ponía en entredicho la principal fuente de ingresos del Consorcio y, por lo tanto, la propia viabilidad del recinto franco. Pero sobre todo se perdía una herramienta frente a la crisis económica que en los años ochenta se cernía sobre Vigo³²⁰. En este sentido la adhesión iba a privar a la ciudad tanto del cometido que hasta entonces había caracterizado a su recinto franco como de la Zona de Urgente Reindustrialización, concedida en 1985³²¹. Mientras Barcelona, Bilbao, Cádiz y Vigo se enfrentaban a la expectativa de perder sus respectivos regímenes francos, Inglaterra³²², Francia³²³ o Alemania³²⁴ propugnaban establecer recintos en los que se permitiera la transformación de mercancías bajo fran-

³¹³ BUERBA, Miguel, “Negociaciones... op. Cit.”, pp. 7-8, BONET MARCO, Emilio, “El proceso de adhesión... op. Cit.”, p. 42 y PRAHL, Hasso, “El Tráfico... op. Cit.”, p. 20.

³¹⁴ MARTÍNEZ GIL, Isabel, “Zonas Francas... op. Cit.”, p. 64. “[...] lo que no se hizo de una manera racional y escalonada en la década de los 70 [...] ahora hay que hacerlo por imposición y sobre la marcha”; MATEOS VALLINOTO, Lorenzo, “Pasado... op. Cit.”, p. 31.

³¹⁵ “En los últimos meses los medios relacionados con las Zonas Francas españolas han manifestado su inquietud ante la inminente adopción de una nueva reglamentación comunitaria en materia de zonas y depósitos francos”; OYARZÁBAL LECUONA, Alberto, “El Puerto Franco de Hamburgo”, en *Aduanas*, nº 360, 1988, p. 65. MATEOS VALLINOTO, Lorenzo, “Pasado... op. Cit.”, p. 33.

³¹⁶ “[...] la pervivencia de esta institución en el Mercado Común, lo que en algún momento se había puesto en duda”; CZFV, AP de 09/05/1983. CZFV, ACE de 22/05/1985.

³¹⁷ Los primeros estudios para adaptar la normativa aduanera “[...] a las circunstancias actuales” comenzaron en 1979; CZFV, AP de 26/12/1979, CZFV, AP de 23/04/1980, CZFV, AP de 21/05/1980, CZFV, AP de 21/03/1983 y CZFV, AP de 17/11/1983.

³¹⁸ MARTÍNEZ GIL, Isabel, “Zonas Francas... op. Cit.”, p. 65.

³¹⁹ La Zona Franca de Vigo comenzó en 1980 a promocionar varios estudios sobre la incidencia de la adhesión en su actividad y en los sistemas de financiación del Consorcio; CZFV, AP de 23/04/1980.

³²⁰ CZFV, AP de 07/05/1980, CZFV, AP de 06/10/1982 y CZFV, AP de 16/03/1984.

³²¹ CZFV, AP de 29/11/1984 y CZFV, ACE de 22/05/1985.

³²² CZFV, AP de 16/03/1984.

³²³ CZFV, AP de 26/12/1979.

³²⁴ CZFV, AP de 11/03/1986 y OYARZÁBAL LECUONA, Alberto, “El Puerto... op. Cit.”, pp. 65-67.

quicia arancelaria³²⁵, con el objeto de reactivar la economía de algunas regiones³²⁶. El Reino Unido fue quien llegó más lejos al aprobar en 1984 unas *Free Trade Zones*, donde se realizaban operaciones que sobrepasaban con mucho las manipulaciones usuales³²⁷. Todas estas tentativas abrieron a mediados de la década de 1980 una brecha en materia de franquicias arancelarias en el seno de la Comunidad Europea, que se vio obligada a abrir un debate sobre los regímenes aduaneros establecidos³²⁸. Esta revisión generó una gran incertidumbre en España. El Ministerio, la Dirección General de Aduanas, los Consorcios o las empresas desconocían si el ordenamiento comunitario al que se debían adaptar iba a ser el vigente hasta entonces, otro inspirado en los nuevos recintos británicos o un tercero aún por establecer³²⁹.

Esta falta de concreción de las reglas de juego a las que debían sujetarse las Zonas Francas tras la adhesión³³⁰, junto con el deseo de asegurar el futuro de estas instituciones, dotándolas de nuevas funciones, originaron una oleada de proyectos³³¹. En mayo de 1985 tuvo lugar en Madrid un *coloquio* en el que participaron los tres Delegados, las autoridades de instituciones relacionadas con las franquicias y técnicos de aduanas³³². En esta reunión se constató que la entrada en vigor de la normativa comunitaria iba a potenciar la dimensión comercial de Zonas y Depósitos Francos, con lo que su desaparición parecía remota³³³. Además, Consorcios y operadores podían contar con un período transitorio³³⁴ de cuatro años para adaptarse a la nueva situación³³⁵. Este plazo

³²⁵ CZFV, AP de 13/06/1979, CZFV, AP de 09/05/1983 y CZFV, *Informe IRELCO... op. Cit.*,

³²⁶ BONET MARCO, Emilio, “El proceso de adhesión... op. Cit.”, p. 41.

³²⁷ IRELCO, *Los Puertos Francos... op. Cit.*, y CZFV, *Informe IRELCO... op. Cit.*,

³²⁸ DE LA LLAVE LARRA, Joaquín, “Franquicias Aduaneras... op. Cit.”, pp. 47-53.

³²⁹ “[...] al menos mientras no se desarrolle la nueva normativa que defina las Zonas Francas”; CZFV, AP de 27/10/1987.

³³⁰ MATEOS VALLINOTO, Lorenzo, “Pasado... op. Cit.”, pp. 32-33.

³³¹ CZFV, AP de 23/05/1986 y CZFV, AP de 09/06/1987. “Parece necesario proseguir la reforma iniciada [...] que abordara la remodelación de las Zonas Francas sin la cortapisa que supone la estricta delegación hecha por Ley 47/85”; MARTÍNEZ GIL, Isabel, “Zonas Francas... op. Cit.”, p. 65.

³³² Ya el año anterior se había producido una primera reunión “[...] para posibilitar su ya decidido propósito de habilitación en régimen de Zona Franca de los recintos de Porriño y Bouzas” entre Amat, González Lorente, Subdirector General de Tributos, Joaquín Ingelmo, Jefe de Servicio de Regímenes Económicos Aduaneros, y Joaquín De La Llave, técnico de la Secretaría de Estado de Relaciones con las Comunidades Europeas; CZFV, AP de 22/05/1984. CZFV, ACE de 20/03/1985 y CZFV, ACE de 22/05/1985.

³³³ CZFV, ACE de 22/05/1985 y MATEOS VALLINOTO, Lorenzo, “Pasado... op. Cit.”, p. 33.

³³⁴ Ya en 1980, en plenas negociaciones de adhesión, Emilio Bonet había señalado que “Aunque la mayoría de las industrias instaladas en las zonas francas españolas elaboran productos originarios de la CEE, habrá que mantener su régimen actual mientras subsistan derechos residuales en nuestro comercio con los otros diez países”; BONET MARCO, Emilio, “El proceso de adhesión... op. Cit.”, p. 45.

podía ser utilizado por las empresas para continuar sus actividades, asimilándolas al Tráfico de Perfeccionamiento³³⁶, y así lo recomendó el Consorcio vigués a sus inquilinas³³⁷. No obstante esta solución no carecía de problemas³³⁸. En primer lugar, las autorizaciones otorgadas bajo el Tráfico de Perfeccionamiento eran puntuales sobre cada actividad y no globales para toda una fábrica, como ocurría en las Zonas Francas³³⁹. Segundo, los trámites para conseguir los permisos oportunos hacían incurrir a los interesados en gastos y demoras³⁴⁰. Tercero, el tránsito de una factoría del régimen franco al Tráfico de Perfeccionamiento exigía que la maquinaria y el equipo instalados, hasta entonces en franquicia, fueran despachados a libre práctica³⁴¹. Esto podía suponer millones de pesetas en derechos de Arancel, gravámenes de compensación e intereses de demora. Por último, cabe recordar que este régimen, al igual que el resto de la política aduanera comunitaria, estaba en plena revisión normativa³⁴².

Estas dificultades animaron al Consorcio de la Zona Franca de Vigo a plantear que se autorizaran operaciones de perfeccionamiento activo distintas a los regímenes español y comunitario³⁴³. Así, en 1985 se solicitó que el recinto franco de Vigo y las industrias en él contenidas se equiparasen a las *Free Trade Zones* británicas, recientemente aprobadas³⁴⁴. Dos años más tarde, dada la falta de contestación de las autoridades y ante la inminente reforma legislativa³⁴⁵ se procuró que los beneficios del superviviente *freihafen* de Hamburgo se extendiesen a las Zonas Francas españolas³⁴⁶. Ningun-

³³⁵ CZFV, ACE de 22/05/1985, ÁLVAREZ GÓMEZ-PALLETE, José María, “España-CEE: el período transitorio arancelario”; en *Aduanas*, nº 352, 1986, pp. 17-21 y CRUZ AMORÓS, Miguel, “Implicaciones fiscales... op. Cit.”, pp. 281-282.

³³⁶ CZFV, ACE de 22/05/1985 y MATEOS VALLINOTO, Lorenzo, “Pasado... op. Cit.”, p. 33.

³³⁷ CZFV, AP de 27/06/1985 y CZFV, AP de 27/12/1985.

³³⁸ “[...] el cambio del actual régimen de Zonas Francas al de Tráfico de Perfeccionamiento Activo no podrá ser objeto de decisión unilateral de los Consorcios, ya que las industrias instaladas [...] son quienes libremente han de decidir sobre la conveniencia de una u otra solución”; CZFV, ACE de 22/05/1985.

³³⁹ MATEOS VALLINOTO, Lorenzo, “Las Zonas... op. Cit.”, pp. 27-28 y CZFV, AP de 27/12/1985.

³⁴⁰ CZFV, AP de 06/02/1986.

³⁴¹ CZFV, AP de 27/12/1985.

³⁴² Un proyecto de reforma del Reglamento aduanero comunitario que a finales de 1985 “[...] ni siquiera ha sido considerado por el Consejo”; CZFV, AP de 27/12/1985.

³⁴³ Incluso en 1983 se había propuesto que los recintos francos españoles se asimilaran a la Zona Libre de Colón, en Panamá; CZFV, AP de 09/05/1983.

³⁴⁴ “[...] el Consorcio tiene toda la información posible y que lo máximo que cabe es lograr, dentro del marco de la CEE, una regulación de las Zonas Francas españolas pareja a la vigente en Gran Bretaña”; CZFV, ACE de 20/03/1985. CZFV, AP de 31/05/1985 y CZFV, AP de 14/11/1985.

³⁴⁵ CZFV, AP de 27/10/1987.

³⁴⁶ En una declaración conjunta, los Delegados de las tres Zonas Francas españolas propusieron que estos recintos se definieran como “[...] una franja o extensión de terreno, continua o discontinua, aislada físi-

na de estas dos propuestas pudo superar la reticencia del Ministerio de Hacienda a aprobar ninguna medida que se adelantara, contraviniera o extralimitase las reglas emanadas de Bruselas³⁴⁷. Esta actitud también había sido clave para impedir toda reforma de la composición de los Consorcios y de sus fuentes de ingresos. Ante el riesgo de que la desafección de las industrias supusiera perder alquileres, cánones y el Impuesto de Sociedades, desde su llegada a la Zona Franca Amat había tanteado nuevas posibilidades de financiación³⁴⁸. El Delegado llegó a entablar conversaciones con distintos bancos, incluida la casa Rothschild cuyo representante en España era Garrigues Walker, entonces Presidente de Citroën Hispania y amigo personal del Delegado³⁴⁹. pero la falta de respaldo oficial frustró también esta tentativa³⁵⁰.

camente del resto del territorio común, en el cual las mercancías disfrutarán del tratamiento fiscal que en el presente Reglamento se establece y sin que sea obligatorio el uso del Régimen de Perfeccionamiento Activo”; CZFV, ACE de 30/11/1987. Añadían además que el Reglamento comunitario debía ofrecer a las Zonas españolas “[...] el mismo régimen especial que [...] se reserva al Viejo Puerto Franco de Hamburgo y a las Zonas Francas del Puerto de Trieste”; CZFV, AP de 21/12/1987.

³⁴⁷ “[...] la Administración española que no veía futuro en las Zonas Francas españolas a causa de la integración en la CEE [...]”; CZFV, *Informe IRELCO... op. Cit.* CZFV, AP de 21/12/1987 y CZFV, AP de 01/03/1988.

³⁴⁸ CZFV, AP de 15/10/1979 y CZFV, AP de 07/05/1980. La nueva estructura de financiación se basaba en una relación más estrecha con la banca privada y conllevaba una reforma del Pleno y del Comité. En su nueva composición estas dos mesas debían incrementar la representación tanto de la iniciativa privada como de los nuevos poderes políticos surgidos tras 1978, principalmente la Xunta de Galicia; CZFV, ACE de 20/02/1981, CZFV, AP de 23/02/1981, CZFV, AP de 09/06/1982, CZFV, ACE de 21/06/1982 y CZFV, AP de 17/11/1983.

³⁴⁹ CZFV, AP de 07/07/1980, CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, Acta del Comité Ejecutivo de 13/04/1981 y CZFV, AP de 21/03/1983.

³⁵⁰ CZFV, AP de 20/07/1983 y CZFV, AP de 16/03/1984.

9.6 EL DESENLACE DEL PROCESO DE ADHESIÓN

España entró en la Comunidad Económica Europea en 1986³⁵¹. A pesar de los peores presagios³⁵², los recintos francos se pudieron beneficiar de un período transitorio bastante amplio en el que sujetarse a las nuevas normas³⁵³. Este plazo, a efectos generales, quedó establecido hasta el 31 de diciembre de 1992³⁵⁴, víspera de la entrada en vigor prevista del Mercado Único³⁵⁵. Las condiciones de adaptación tampoco fueron tan estrictas como se había temido desde los consorcios³⁵⁶, permitiendo que las industrias establecidas antes del 1 de enero de 1986, todas menos Duordin³⁵⁷, pudieran disfrutar del Tráfico de Perfeccionamiento durante veinticuatro meses³⁵⁸. Este régimen se otorgó no bajo autorizaciones puntuales, sobre cada proceso de perfeccionamiento, sino en función de permisos globales que implicaban a todas las actividades de una fábrica³⁵⁹. Concluido ese plazo, ya en 1988³⁶⁰, cada empresa debía optar por proseguir su labor sujeta al Tráfico de Perfeccionamiento ordinario o pasar a régimen común³⁶¹. De elegir la primera opción el operador se enfrentaba a las molestias y costes derivados de gestionar individualmente las licencias³⁶². Si escogían la segunda alternativa, en ese preciso momento, los inquilinos de Balaídos contaban con la considerable ventaja de nacionalizar automáticamente la maquinaria que tuvieran instalada³⁶³. Al no tenerla que despachar a libre práctica, se ahorraban millones de pesetas en derechos de Arancel. En

³⁵¹ CZFV, ACE de 20/03/1985 y CZFV, ACE de 22/05/1985. Decisión del Consejo de 11/06/1985, Diario Oficial de las Comunidades Europeas de 15/11/1985, pp. 5-472, Ley de 27/12/1985, Boletín Oficial del Estado 30/12/1985, pp. 40734-40737 y Real Decreto Legislativo de 28/06/1986, Boletín Oficial del Estado 30/06/1986, pp. 23726-23727.

³⁵² CZFV, ACE de 22/05/1985, CZFV, AP de 31/05/1985 y CZFV, AP de 27/06/1985.

³⁵³ CZFV, ACE de 22/05/1985, ÁLVAREZ GÓMEZ-PALLETE, José María, "España-CEE... op. Cit.", pp. 17-21, CRUZ AMORÓS, Miguel, "Implicaciones fiscales... op. Cit.", pp. 281-282 y MATEOS VALLINOTO, Lorenzo, "Pasado... op. Cit.", p. 33.

³⁵⁴ CZFV, ACE de 28/01/1993.

³⁵⁵ Tratado de 07/02/1992, Diario Oficial de las Comunidades Europeas 29/07/1992, pp. 1-115. El nuevo Régimen Económico Aduanero, dispuesto entre 1988 y 1990, debía entrar en vigor el 1 de enero de 1992.

³⁵⁶ MARTÍNEZ GIL, Isabel, "Zonas Francas... op. Cit.", pp. 61-65.

³⁵⁷ CZFV, AP de 27/12/1985.

³⁵⁸ CZFV, ACE de 22/05/1985 y CZFV, AP de 27/06/1985.

³⁵⁹ CZFV, ACE de 22/05/1985 y CZFV, AP de 27/12/1985.

³⁶⁰ CZFV, AP de 27/12/1985.

³⁶¹ En ese sentido "[...] las operaciones relativas a perfeccionamiento activo actualmente efectuadas en las Zonas Francas de Vigo, de Barcelona y de Cádiz cumplen las condiciones económicas"; CZFV, AP Pleno de 26/07/1988.

³⁶² CZFV, ACE de 21/01/1992.

³⁶³ Real Decreto de 04/12/1985, Boletín Oficial del Estado 18/12/1985, art. 1-2 y CZFV, AP de 27/12/1985.

enero de 1993, finalizado el período transitorio y ante la entrada en vigor del Mercado Único, las empresas de la Zona Franca cancelaron definitivamente los últimos vestigios del régimen franco y pasaron a operar en régimen común³⁶⁴.

Las empresas establecidas en la Zona Franca de Vigo también contaron con facilidades en la implantación del Impuesto sobre el Valor Añadido³⁶⁵, a pesar de ser tan rápida la aplicación de este tributo en España³⁶⁶. Este proceder generó desconcierto en administrados y administradores sobre los tipos impositivos a aplicar y los casos en los que cabía conceder una exención o devoluciones. En Vigo, Citroën albergó dudas sobre la sujeción a este impuesto de algunos de sus gastos, como el arrendamiento que satisfacía al Consorcio por ocupar Balaídos³⁶⁷. Si bien la compañía automovilística se vio obligada a satisfacer el nuevo tributo, pudo acogerse a algunas devoluciones³⁶⁸ y, al tratar directamente con la Delegación de Hacienda de Vigo, a unas condiciones muy ventajosas para su cálculo³⁶⁹.

En 1988, en pleno período transitorio, Amat se jubiló³⁷⁰ y fue sustituido al año siguiente por Francisco López Peña, tras la breve interinidad de Francisco Balboa³⁷¹. El nuevo Delegado pudo contar con una situación bastante distinta de la existente apenas unos meses antes. En Bruselas el nuevo ordenamiento aduanero comunitario estaba ya muy avanzado³⁷². De hecho, el proceso de reforma iniciado en 1985 con la revisión del Tráfico de Perfeccionamiento³⁷³ acababa de completar un importante jalón al reformar-

³⁶⁴ CZFV, ACE de 28/01/1993.

³⁶⁵ El Consorcio de la Zona Franca de Vigo, junto con la Xunta, las Cámaras de Comercio, las Cajas de Ahorros y otras asociaciones empresariales llevaban organizando jornadas sobre el IVA y su aplicación desde la primavera de 1983; CZFV, AP de 09/05/1983, CZFV, ACE de 16/06/1983, CZFV, AP de 14/11/1985 y CZFV, AP de 06/02/1986.

³⁶⁶ EIROA VILLARNOVO, Francisco Javier, “El Impuesto... op. Cit.”, pp. 41-51. “El período transitorio previsto en el Acta de Adhesión no dispensaba de esta adecuación por la aplicación conjunta desde el primer momento del Arancel español y el Comunitario [...] el modelo español acabará estudiándose como modelo de implantación del IVA”; CRUZ AMORÓS, Miguel, “Implicaciones fiscales... op. Cit.”, pp. 281-285, cita en pp. 281-282.

³⁶⁷ Este alquiler se podía interpretar como el pago a la entrega de unos terrenos, con lo que se debía aplicar el IVA. Por el contrario, si la base impositiva del arriendo era la prestación de un servicio del Consorcio a la empresa cabía la exención; CZFV, AP de 24/02/1987 y CZFV, AP de 09/06/1987.

³⁶⁸ CZFV, AP de 01/03/1988.

³⁶⁹ CZFV, ACE de 13/12/1990.

³⁷⁰ CZFV, ACE de 26/12/1988.

³⁷¹ CZFV, ACE de 23/02/1989.

³⁷² CZFV, AP de 13/06/1988 y CZFV, AP de 26/07/1988.

³⁷³ Reglamento del Consejo de 16/07/1985, Diario Oficial de las Comunidades Europeas 20/07/1985, pp. 35-43.

se, en 1988, el reglamento sobre Zonas y Depósitos Francos³⁷⁴. No obstante, esta labor no se completó hasta cuatro años más tarde³⁷⁵, con la aprobación del Código Aduanero de 1992³⁷⁶. En las Zonas Francas se podían realizar manipulaciones usuales y otros procesos de elaboración siempre que, al igual que todo operador en cualquier punto de la Comunidad, se ajustaran a las disposiciones establecidas por los Regímenes Aduaneros³⁷⁷. Conociendo lo que ya no se podía hacer, únicamente quedaba preguntarse por los cometidos que cabía desarrollar en los recintos francos españoles, adaptados a la normativa comunitaria. López Peña decidió adoptar un modelo de funcionamiento que la Zona Franca de Barcelona estaba ensayando desde mediados de los años sesenta³⁷⁸.

En 1963, ante los impedimentos para que se instalasen empresas en régimen franco³⁷⁹, el Consorcio barcelonés había decidido cambiar su estrategia³⁸⁰. La Zona

³⁷⁴ Reglamento del Consejo de 25/07/1988, Diario Oficial de las Comunidades Europeas 15/08/1988, pp. 8-13.

³⁷⁵ El proceso de revisión de la normativa de los Regímenes Económicos Aduaneros incluyó durante esos años, entre otros, los Depósitos Aduaneros, el Despacho a Libre Práctica, la Admisión y la Importación Temporales y el Tránsito Comunitario; Reglamento del Consejo de 25/07/1988, Diario Oficial de las Comunidades Europeas 15/08/1988, pp. 1-7, Reglamento del Consejo de 21/12/1988, Diario Oficial de las Comunidades Europeas 31/12/1988, pp. 1-6, Reglamento del Consejo de 14/06/1989, Diario Oficial de las Comunidades Europeas 30/06/1989, pp. 8-12, Reglamento del Consejo de 30/10/1989, Diario Oficial de las Comunidades Europeas 04/11/1989, pp. 5-7, Reglamento de la Comisión de 30/07/1990, Diario Oficial de las Comunidades Europeas 10/09/1990, pp. 1-32 y Reglamento del Consejo de 17/09/1990, Diario Oficial de las Comunidades Europeas 26/09/1990, pp. 1-10.

³⁷⁶ Reglamento del Consejo de 12/10/1992, Diario Oficial de las Comunidades Europeas 19/12/1992, pp. 1-50.

³⁷⁷ Quedó aclarado definitivamente que los recintos francos españoles no se iban a poder acoger a la normativa de las *free trade zones* británicas ni a las competencias del *freihafen* de Hamburgo; Reglamento del Consejo de 25/07/1988, Diario Oficial de las Comunidades Europeas 15/08/1988, art. 7-10 y Reglamento del Consejo de 12/10/1992, Diario Oficial de las Comunidades Europeas 19/12/1992, art. 173 y 174.

³⁷⁸ CZFV, AP de 29/03/1989.

³⁷⁹ A comienzos de los años sesenta la Comisión Interministerial liquidó las últimas iniciativas industriales de la franquicia barcelonesa: la fábrica de pinturas de Salvador Raich y la de planchas térmicas de Veiga, ambas iniciadas en 1956, más una planta de transformados cárnicos; CIZF, Sesión de 08/11/1961. Unos años más tarde tuvieron la misma suerte los proyectos de REPESA y de CAMPSA de instalar sendas refinerías en la Zona Franca de Barcelona, el de Javier Coll y Pablo Vilella de crear un astillero para construir buques en fibra de vidrio y el Óscar Ravá y Francisco Boronat para abrir una ensambladora de la firma Lancia. La primera iniciativa fue rechazada por destinar su producto fundamentalmente al mercado interior y “[...] sólo deben establecerse industrias esencialmente exportadoras, *con independencia de cualquier otra consideración*”. La segunda, si bien tenía ese carácter exportador, fue desestimada porque “[...] puede obtener otras posibilidades para la exportación de sus productos, basadas en los regímenes arancelarios de tipo especial”. La última, sorprendentemente y a pesar de la existencia de SEAT y de Citroën Hispania, “[...] no se adapta a los términos que requiere la legislación vigente en España en este tipo de industrias [...]”; CIZF, Sesión de 02/06/1964.

³⁸⁰ Hasta 1962 el Consorcio de Barcelona, de forma conjunta con los de Cádiz y Vigo, pretendió conseguir de los Ministerios de Hacienda e Industria una aclaración sobre las industrias que podrían instalarse en las Zonas Francas; CZFB, AP de 27/12/1960, CZFB, AP de 26/10/1961, CZFB, AP de 11/07/1962 y

Franca disponía desde los años veinte de una vasta superficie que apenas empleaba³⁸¹, mientras Barcelona se quedaba sin suelo industrial³⁸² ni espacio portuario³⁸³. En pocos meses el Consorcio, la Junta de Obras y el Ayuntamiento de Barcelona llegaron a un acuerdo mediante el cual el primero cedía a la segunda la franja litoral de sus terrenos para que esta construyera el nuevo puerto de la ciudad³⁸⁴. A cambio la franquicia arancelaria, libre del inmenso coste que le hubiera supuesto realizar dicha infraestructura³⁸⁵, se aseguraba acceder al futuro puerto e incluso construir en él los servicios y tinglados que le fueran necesarios³⁸⁶. Solucionado este asunto, el Consorcio decidió poner los terrenos que poseía en el Delta del Llobregat a disposición de las industrias que se quisieran establecer³⁸⁷, independientemente de su adscripción al régimen franco³⁸⁸. La primera empresa que convino su instalación en régimen común en la *Zona Franca* fue Motor Ibérica³⁸⁹, seguida pronto por otras iniciativas³⁹⁰. Para atender esta demanda de

CZFB, AP de 29/11/1962. Las continuas negativas de la Administración animaron a dar un golpe de timón en los primeros meses de 1963; CZFB, AP de 11/06/1963. Un par de años más tarde, el Pleno se congratulaba de haberse “[...] culminado satisfactoriamente una labor iniciada en agosto de 1963, dirigida a conseguir una adecuada orientación y actualización de las actividades de este Consorcio”; CZFB, AP de 20/05/1965.

³⁸¹ “[...] se hace evidente ante la realidad de la gran extensión de terrenos que posee el Consorcio y la falta de planes urbanizadores que permitan su utilización industrial con un mínimo de servicios que puedan ser prestados a las empresas”; CZFB, AP de 13/07/1964.

³⁸² Incluso algunas voces llegaron a solicitar “[...] ante la falta de terrenos para ubicar en ellos industrias, se interesaba de los poderes públicos la supresión de la Zona Franca para que en los terrenos de que ésta es propietaria, pudiese instalarse una zona industrial”; CZFB, AP de 11/06/1963.

³⁸³ La Junta de Obras barcelonesa se quejaba de que “[...] el Puerto de Barcelona no puede ya atender los servicios por falta de espacio [...] los terrenos que el puerto necesita no pueden quedar indefinidamente sin ser empleados”; CZFB, AP de 11/06/1963.

³⁸⁴ Si bien el Consorcio, el Ayuntamiento y la Junta de Obras llegaron a un acuerdo en otoño de 1963, la sanción ministerial se retrasó hasta julio de 1965; CZFB, AP de 14/10/1963, CZFB, AP de 09/04/1964, Ley de 17/07/1965, Boletín Oficial del Estado 21/07/1965, pp. 10311-10312, CZFB, AP de 23/07/1965 y CZFV, ACE de 10/08/1965.

³⁸⁵ “[...] los beneficios que esta última produciría al Consorcio, tanto por prescindir de la inversión cuantiosa que significa la construcción de un puerto, como por la utilización de los servicios del mismo”; CZFB, AP de 14/10/1963.

³⁸⁶ “[...] la inclusión de dichos terrenos en la zona de servicios [del Puerto] no limitaba el derecho del Consorcio a realizar, sobre los mismos, las correspondientes edificaciones, y además esta actividad coadyuvaría a la eficacia y desarrollo de los servicios del puerto”; CZFB, AP de 14/10/1963. “[...] las [instalaciones] que se ejecuten sobre los terrenos en cuestión cumplirán debidamente la función asignada en su día al puerto interior de esta Zona Franca [...]”; CZFB, AP de 09/04/1964.

³⁸⁷ CZFB, AP de 25/11/1963 y CZFB, AP de 09/04/1964. Las condiciones de arrendamiento incluían cánones entre 60 y 100 pesetas por metro cuadrado, por un plazo máximo de 12 años; CZFB, *Polígono Industrial de la Zona Franca de Barcelona*, Barcelona, 1965, pp. 36-40.

³⁸⁸ CZFB, AP de 03/07/1964.

³⁸⁹ CZFB, AP de 25/11/1963 y CZFB, AP de 20/12/1963.

³⁹⁰ CZFB, AP de 09/04/1964. Entre 1946 y 1962 se alcanzaron 19 convenios de arrendamiento entre el Consorcio de Barcelona y 14 empresas, de las cuales únicamente SEAT operaba en régimen de Zona

suelo, en 1964 el Consorcio se apresuró a proyectar un Plan de Urbanización y Servicios, que el Ayuntamiento asimiló a su Ordenación urbana³⁹¹. Esta actuación pretendía ofrecer un terreno perfectamente dotado a las empresas³⁹², además de almacenes y comunicaciones tanto con las redes de transporte terrestre como con el puerto³⁹³. Esta dotación de la Zona Franca se completó en los años siguientes con servicios de asesoramiento y promoción comercial³⁹⁴. El éxito de esta nueva estrategia fue inmediato. En 1964 el movimiento de mercancías fue casi el doble que el existente en 1962 y los ingresos por manipulaciones estuvieron próximos a cuadruplicarse en ese mismo lapso³⁹⁵. Además, la constante demanda de terreno por parte de distintas empresas³⁹⁶ obligó en 1965 al Consorcio a iniciar los trámites para ampliar su polígono hacia el Llobregat³⁹⁷ e, incluso, a proyectar el desvío del cauce de este río³⁹⁸.

Franca. En 1963 se alcanzaron 7 acuerdos de instalación con seis firmas, incluida Motor Ibérica y en 1964 fueron 29 los acuerdos; CZFB, *Memoria de 1961, 1962, 1963 y 1964*, Barcelona, 1965.

³⁹¹ CZFB, AP de 13/07/1964 y CZFB, AP de 02/09/1964.

³⁹² “[...] las empresas industriales no precisarán prevenir la inversión de capitales fijos para la adquisición de terrenos [...] y, además, no tendrán que efectuar obras de urbanización ni hacer previsiones financieras para su conservación”; CZFB, AP de 13/07/1964. CZFB, AP de 23/07/1965. “La inexistencia de obras mínimas de urbanización no deberá impedir la cesión en arrendamiento de las futuras superficies urbanizadas, por cuanto se estima conveniente proceder a los respectivos arrendamientos incluso antes de iniciarse dichas obras”; CZFB, *Polígono Industrial... op. Cit.*, p. 39

³⁹³ “[...] que el futuro polígono industrial pueda ser desarrollado sin limitaciones físicas, que pudieran interferirse en la ejecución de calles, avenidas o autopistas de rápida circulación”; CZFB, AP de 23/07/1965. “El Consorcio de la Zona Franca de Barcelona [...] ha proyectado la realización de un polígono industrial sobre gran parte de los terrenos de su propiedad con la finalidad de facilitar a la empresas, con actividades industriales y de servicios, el emplazamiento de sus instalaciones en las proximidades del núcleo urbano de Barcelona y en una zona que permita la utilización de adecuadas comunicaciones por las vías terrestre y marítima”; CZFB, *Polígono Industrial... op. Cit.*, p. 1 y CZFB, *Plan de Inversiones en Obras de Urbanización durante el año 1968*, Barcelona, 1967.

³⁹⁴ CZFB, *Memoria de 1986*, Barcelona, 1987, pp. 10-12.

³⁹⁵ CZFB, *Memoria... op. Cit.*, 1965.

³⁹⁶ En 1966 “[...] la situación de las peticiones de empresas de instalarse en el polígono industrial, resaltando el número de las mismas y la importancia de algunas de ellas, como la formulada por la empresa ‘Laminaciones de Lesaca, SA’, ya confirmada [...], las solicitudes mencionadas afectaban a una superficie del orden de 1.000.000 metros cuadrados, por lo que creía que se alcanzarían los objetivos previstos por el Consorcio”; CZFB, AP de 03/02/1966.

³⁹⁷ “Esta nueva superficie, además de estar emplazada en un sector inmediato a la futura zona portuaria del Plan General de Ordenación del Puerto de Barcelona, ofrece la ventaja de que puede ser ampliada con la gran extensión de terrenos que, desde su linde suroeste, llega hasta el río Llobregat [...] la referida nueva superficie se ha determinado teniendo en cuenta la necesidad de prevenir en su linde Noroeste una franja destinada a la instalación de líneas ferroviarias [...]”; CZFB, AP de 16/12/1965. CZFB, AP de 29/04/1966.

³⁹⁸ “Se toma en consideración la idea de [...] la incorporación a la Zona Franca de la superficie resultante de la aplicación al encajamiento del Llobregat [...], que consiste en derivar el cauce del río hacia la derecha [...] entre Molins de Rey y el mar [...] ya afectado, y se urge el estudio del tramo de encauzamiento entre Molins de Rey y Martorell, en previsión de la prolongación de la autopista a Tarragona”; CZFB, AP de 16/12/1965.

En los años ochenta el Consorcio barcelonés se había consolidado como *development agency*. Gestionaba un recinto franco portuario donde se almacenaban, transformaban y despachaban mercancías en régimen de excepción arancelaria³⁹⁹. Además de ordenar su propio polígono, promovía suelo industrial en el resto del área de Barcelona⁴⁰⁰. También se encargaba de desarrollar nuevas actuaciones desde la promoción internacional de su área metropolitana hasta la planificación de un parque tecnológico en colaboración con el Ayuntamiento y la Universidad⁴⁰¹. Éste fue el modelo que López Peña quiso aplicar en Vigo: una Zona Franca que albergara las operaciones de comercio permitidas por el reglamento comunitario y que suministrara a todo tipo de empresas suelo, asesoramiento comercial, colaboración tecnológica y cualquier otro servicio que se considerara necesario⁴⁰². Pero para desarrollar esas nuevas atribuciones la Zona Franca de Vigo carecía a finales de los años ochenta de una dotación portuaria y de una comunicación con las redes de transporte peninsulares siquiera comparable a la del recinto barcelonés⁴⁰³.

Toda labor de reforma de la franquicia viguesa debía comenzar por solucionar el conflicto de Bouzas⁴⁰⁴. Para López Peña resultaba imprescindible que el futuro relleno fuera adscrito al Consorcio, ya que sólo así la Zona Franca podía asegurarse la terminal de transbordadores y los 140.000 metros cuadrados destinados a todo tipo de operaciones comerciales. En 1989 se llegó finalmente a un acuerdo con el Ministerio de Obras Públicas que autorizó la concesión de Bouzas a favor del recinto franco, por un plazo de 30 años⁴⁰⁵. A cambio, el Consorcio debía hacerse cargo de concluir el relleno y realizar la escollera⁴⁰⁶, además de las obras de urbanización necesarias⁴⁰⁷. Para este

³⁹⁹ CZFB, *Memoria... op. Cit.*, 1987, pp. 19-23 y CZFB, *Memoria de 1987*, Barcelona, 1988, pp. 13-14

⁴⁰⁰ CZFB, *Memoria... op. Cit.*, 1987, p. 12, CZFB, *Memoria de 1988*, Barcelona, 1989, pp. 21-23 y CZFB, *Memoria de 1989*, Barcelona, 1990, p. 14.

⁴⁰¹ CZFB, *Memoria... op. Cit.*, 1987, pp. 38-43 y CZFB, *Memoria... op. Cit.*, 1988, p. 19.

⁴⁰² “[...] dirigida a fomentar riqueza y lograr la proyección de una gran ciudad que sea el motor industrial del entorno y centro económico de la comunidad gallega”; CZFV, AP de 29/03/1989.

⁴⁰³ La distancia que separaba a ambas Zonas era evidente desde comienzos de los años ochenta; CZFV, AP de 17/11/1983.

⁴⁰⁴ CZFV, AP de 13/06/1988. “[...] a fin de disponer de zona de atraque con el que poder competir en el aspecto comercial con otras Zonas Francas de la CEE”; CZFV, AP de 29/03/1989. CZFV, AP de 20/12/1989.

⁴⁰⁵ CZFV, ACE de 26/09/1989, CZFV, AP de 09/10/1989 y Real Decreto de 21/06/1991, Boletín Oficial del Estado 26/06/1991, p. 21253.

⁴⁰⁶ Se incluyó en el rompeolas creado por la escollera un paseo, una playa y una nueva ensenada en Bouzas, donde se ubicó un muelle deportivo, zonas verdes y el estadio de *El Rápido*. Las protestas vecinales obligaron también a algunas modificaciones en el plan primitivo y a la elaboración de un estudio de im-

fin se pensó en un gran almacén⁴⁰⁸, para mercancías en general, pero el fuerte incremento de la actividad que tuvo lugar a comienzos de la década de 1990⁴⁰⁹ obligó a edificar otras dos naves⁴¹⁰. Por último, en Bouzas se incluyó otra construcción destinada a ser la nueva sede social del Consorcio⁴¹¹.

Tabla 9.11 Ingresos del Consorcio de la ZFV, 1981-99, miles de pesetas de 1989

	Total	Impuesto de Sociedades	Ingresos de Explotación	Ingresos Financieros	A 1989-91 = 100	B/A x 100	C/A x 100	D/A x 100
	(A)	(B)	(C)	(D)				
1981	302.205	57.314	189.730	53.119	3,5	19,0	62,8	17,6
1982	303.446	34.784	218.570	50.015	3,5	11,5	72,0	16,5
1983	307.302	34.078	221.988	51.161	3,5	11,1	72,2	16,6
1984	378.996	78.517	250.385	50.019	4,4	20,7	66,1	13,2
1985	545.724	208.676	288.270	48.706	6,3	38,2	52,8	8,9
1986	479.326	31.867	360.178	87.210	5,5	6,6	75,1	18,2
1987	616.385	130.886	400.688	84.744	7,1	21,2	65,0	13,7
1988	863.498	343.298	414.007	106.130	10,0	39,8	47,9	12,3
1989	9.210.133	8.303.944	450.466	455.664	106,3	90,2	4,9	4,9
1990	9.370.509	6.877.278	496.566	1.996.608	108,2	73,4	5,3	21,3
1991	7.403.776	4.450.086	495.237	2.458.396	85,5	60,1	6,7	33,2
1992	4.733.595	1.429.400	514.676	2.788.187	54,7	30,2	10,9	58,9
1993	5.490.383	1.910.368	591.185	2.986.528	63,4	34,8	10,8	54,4
1994	2.831.278	226.188	449.490	2.153.599	32,7	8,0	15,9	76,1
1995	2.767.319	78.417	496.281	2.192.569	31,9	2,8	17,9	79,2
1996	3.311.887	421.751	747.727	1.582.934	38,2	12,7	22,6	47,8
1997	3.417.287	1.111.538	1.100.888	1.020.875	39,5	32,5	32,2	29,9
1998	4.949.149	2.909.482	986.455	781.801	57,1	58,8	19,9	15,8
1999	7.889.471	5.282.845	1.898.178	627.296	91,1	67,0	24,1	8,0

Fuente: elaboración propia a partir de CZFV, *Presupuestos*, Vigo, varios años; ver Tabla 8 en Apéndices Estadísticos

pacto ambiental; CZFV, ACE de 26/09/1989 y CZFV, AP de 20/12/1989, CZFV, AP de 20/09/1990 y CZFV, ACE de 25/06/1991.

⁴⁰⁷ “[...] los edificios y servicios en la concesión serían construidos y creados por el propio Consorcio”; CZFV, AP de 29/03/1989. CZFV, ACE de 25/04/1991.

⁴⁰⁸ CZFV, ACE de 26/09/1989 y CZFV, AP de 02/05/1990.

⁴⁰⁹ CZFV, AP de 02/05/1990, CZFV, AP de 20/09/1990, CZFV, AP de 17/01/1991, CZFV, AP de 23/07/1991 y CZFV, AP de 30/06/1992.

⁴¹⁰ CZFV, AP de 23/01/1992, CZFV, ACE de 25/02/1992, CZFV, ACE de 23/03/1992, CZFV, AP de 30/06/1992 y CZFV, ACE de 22/02/1993.

⁴¹¹ A comienzos de los sesenta las oficinas se habían trasladado desde su ubicación original en Urzáiz al almacén del Muelle Transversal. En los setenta se construyó una nueva sede en Balaídos, entre los almacenes y la entrada principal al recinto. Este edificio, conocido como *el palomar*, pronto quedó pequeño y ya en 1986 se había previsto disponer de un nuevo centro en Bouzas. CZFV, AP de 28/11/1962, CZFV, ACE de 20/03/1975, CZFV, AP de 20/04/1977, CZFV, ACE de 26/09/1989, CZFV, AP de 20/09/1990, CZFV, ACE de 26/09/1991 y CZFV, AP de 23/01/1992.

Para poner en práctica la estrategia del nuevo Delegado y, en primera instancia, realizar el proyecto de Bouzas, el Consorcio necesitaba mucho dinero. Durante los años ochenta los recursos del recinto vigués se habían debilitado debido, en gran medida, a los problemas por los que estaba atravesando Citroën. La firma automovilística tanto por la crisis de ventas como por la reestructuración que estaba llevando a cabo obtuvo entre 1982 y 1987 una declaración negativa en su Impuesto de Sociedades⁴¹². Este recurso fiscal permitió a la empresa enjugar los malos resultados que arrastraba desde finales de los setenta y amortizar las inversiones realizadas a comienzos del decenio siguiente, pero redujo notablemente los ingresos del Consorcio. No fue hasta 1988 cuando la recuperación de Citroën⁴¹³, gracias al gran comportamiento del Visa y sobre todo de la C-15, permitió que la Zona Franca volviera a ver crecer sus haberes⁴¹⁴. ¡Y de qué modo! En 1989 la casa francesa satisfizo al Consorcio en concepto de Impuesto de Sociedades más de 8.200 millones de pesetas⁴¹⁵. En la década que estaba a punto de concluir los ingresos habían oscilado, en términos corrientes, de los 230 millones de 1981 a los 820 de 1988⁴¹⁶. En los tres ejercicios siguientes el concesionario del recinto vigués obtuvo casi 27.000 millones de pesetas únicamente del Impuesto de Sociedades aportado por Citroën y GKN-INDUGASA⁴¹⁷. Los réditos producidos por estos haberes generaron unos ingresos financieros que, tan sólo entre 1990 y 1995, superaron los 16.000 millones de pesetas⁴¹⁸.

⁴¹² Ver Tabla 10 en los Apéndices Estadísticos.

⁴¹³ CARMONA BADÍA, Xoán y NADAL I OLLER, Jordi, *El empeño... op. Cit.*, pp. 342-349.

⁴¹⁴ “[...] los importantes ingresos a favor del Consorcio que se prevé han de llevarse a efecto en los próximos meses [...] del devengo del Impuesto de Sociedades por parte de las industrias instaladas”; CZFV, AP de 29/03/1989.

⁴¹⁵ CZFV, AP de 09/10/1989 y CZFV, AP de 02/05/1990.

⁴¹⁶ CZFV, *Presupuestos*, Vigo, varios años; ver Tabla 8 en los Apéndices Estadísticos.

⁴¹⁷ CZFV, ACE de 26/07/1990.

⁴¹⁸ “Ante la situación actual de baja de los rendimientos financieros [...]”; para invertir el superávit obtenido entre 1989 y 1990 López Peña quiso sustituir la cartera de valores heredada de Portanet, consistente en un gran número de pequeñas cuentas corrientes, de ahorro y a plazo fijo, por opciones más rentables. Para ello decidió colocar esos excedentes en Deuda Pública y Fondos del Estado; CZFV, ACE de 25/06/1991.

Tabla 9.12 Relleno y Obras en Bouzas, 1988-98, miles de pesetas de 1989

	Obras en Bouzas (A)	Total Obras (B)	Total Gastos (C)	A/B x 100	A/C x 100
1988	30.112	143.975	503.941	20,9	6,0
1989	9.264	19.576	379.907	47,3	2,4
1990	926.074	929.037	1.406.554	99,7	65,8
1991	824.855	870.347	1.462.767	94,8	56,4
1992	641.986	699.462	2.868.293	91,8	22,4
1993	492.193	613.902	3.706.593	80,2	13,3
1994	91.928	425.805	2.659.573	21,6	3,5
1995	28.925	5.640.708	6.641.894	0,5	0,4
1996	13.664	4.239.745	4.973.812	0,3	0,3
1997	0	1.808.320	2.899.727	0,0	0,0
1998	9.753	2.466.589	4.003.379	0,4	0,2
Total	3.068.753	17.857.466	31.506.441	17,2	9,7

Fuente: elaboración propia a partir de CZFV, *Presupuestos*, Vigo, varios años; ver Tablas 15 y 20 en Apéndices Estadísticos

La Zona Franca podía afrontar la nueva etapa en una situación muy distinta a la que presagiaban algunos apenas unos años antes. El marco jurídico se había aclarado, se contaba con un nuevo modelo de acción y se disponía de un ingente capital para poder ponerlo en práctica. Además, desde el Gobierno se recibió el apoyo preciso para que el Consorcio, en principio gestor de una institución destinada a operaciones en régimen franco, pudiera hacerse cargo de las nuevas tareas. Los Presupuestos del Estado para 1990 incluyeron una condición adicional que permitía a los Consorcios, lejos de sus competencias tradicionales, “[...] promover, gestionar y explotar los bienes integrantes de su patrimonio [...] directamente o asociados con otros Organismos, para contribuir a la dinamización económica de su respectiva área de influencia”⁴¹⁹.

⁴¹⁹ Ley de 29/06/1990, Boletín Oficial del Estado 30/06/1990, disposición adicional 22ª y CZFV, AP de 20/09/1990.

9.7 LA ZONA FRANCA COMO AGENCIA DE DESARROLLO LOCAL

Siguiendo el modelo barcelonés, la Zona Franca de Vigo se convertía en una *agencia de desarrollo local* actuando en tres frentes distintos. En primer lugar, debía potenciar la vertiente comercial del puerto en general y del recinto franco en particular, acelerando la conclusión de las obras de Bouzas⁴²⁰ y agilizando las funciones de la Aduana⁴²¹. En segundo, para competir en los mercados comunitario y mundial las empresas tenían que ser provistas de todo lo necesario, desde la dotación de suelo⁴²² hasta el suministro de servicios tecnológicos⁴²³. Por último, promocionar el área de Vigo exigía una creciente implicación del Consorcio en la ciudad, hasta llegar a convertirse en una suerte de Ayuntamiento paralelo⁴²⁴.

Desde comienzos de los años noventa, la puesta en marcha del relleno de Bouzas permitió reorganizar por completo la actividad de la Zona Franca. Balaídos quedó a disposición de Citroën y de su red de suministradores, incluida GKN-INDUGASA, mientras el resto de operadores eran trasladados a la nueva ensenada⁴²⁵. Bouzas se convirtió así en el emplazamiento preferente de las actividades comerciales, si bien gran parte de su superficie se concedió a Citroën y a la compañía logística GEFCO como depósito de automóviles⁴²⁶. En esos primeros años tras la adhesión al Mercado Común, la Zona Franca de Vigo experimentó un notable crecimiento de sus operaciones comerciales: a las operaciones tradicionales de depósito de hidrocarburos y suministro a buques, con operadores ya veteranos y otros recién llegados como ABAMAR, REYMAR, ELICE, BP España o Alonso, se sumó una panoplia de nuevas actividades. Entre estas

⁴²⁰ CZFV, AP de 29/03/1989.

⁴²¹ Esa agilización se basó en aliviar parte de las trabas impuestas por el Acompañamiento del Servicio Fiscal, en simplificar los trámites de la Aduana y en informatizar el tratamiento de datos; CZFV, ACE de 24/04/1989, CZFV, AP de 09/10/1989, CZFV, AP de 20/12/1989, CZFV, ACE de 25/06/1991, CZFV, ACE de 22/07/1991, CZFV, ACE de 26/09/1991 y CZFV, AP de 25/11/1991.

⁴²² CZFV, AP de 09/10/1989.

⁴²³ CZFV, AP de 05/06/1989.

⁴²⁴ CZFV, AP de 25/11/1991.

⁴²⁵ CZFV, AP de 20/12/1989, CZFV, ACE de 21/01/1992, CZFV, ACE de 28/01/1993, CZFV, AP de 09/03/1993 y CZFV, AP de 15/11/1993.

⁴²⁶ “Con la finalidad de atender a la petición de Citroën de utilización de las parcelas de la subzona portuaria de Bouzas, es necesario proceder al acondicionamiento [...] para estacionamiento de vehículos [...]”. Los coches salidos de la factoría de Balaídos esperaban a ser embarcados en los transbordadores, al igual que los llegados en esos mismos barcos, tanto de otras fábricas del mismo grupo como de otras firmas, aguardaban a su distribución en España y Portugal; CZFV, ACE de 27/04/1994 y CZFV, ACE de 30/03/1995, Cita en CZFV, ACE de 28/11/1995.

destacó una nueva logística, desarrollada a escala global, representada en la Zona Franca viguesa por empresas de la talla de GEFCO y MAVIVA, vinculadas a la automoción⁴²⁷.

Tabla 9.13 Ingresos de Explotación del Consorcio de la ZFV, 1981-1999, miles de pesetas de 1989

	Canon de Producción	Alquileres	Almacenes	Prestación de Servicios	Ventas en Porriño	Total Ingresos de Explotación
1981	74.724	40.112	38.365	36.528		189.730
1982	74.813	39.409	71.111	33.236		218.570
1983	82.886	42.872	59.002	37.227		221.988
1984	100.751	50.382	58.941	40.311		250.385
1985	106.766	49.373	92.129	40.003		288.270
1986	117.715	50.013	124.975	66.888		360.178
1987	134.892	68.704	132.135	64.402		400.688
1988	166.240	62.592	125.982	58.529		414.007
1989	192.635	55.690	136.752	65.057		450.466
1990	213.979	49.693	172.347	58.577		496.566
1991	198.070	63.330	175.886	57.950		495.237
1992	194.027	67.802	193.180	54.326		514.676
1993	217.935	75.314	162.830	113.988		591.185
1994	176.639	70.878	134.275	63.180		449.490
1995	198.460	68.782	166.495	57.385		496.281
1996	186.050	75.340	265.892	90.126	115.693	747.727
1997	202.055	73.019	358.655	102.563	364.595	1.100.888
1998	232.251	65.695	353.461	100.310	231.962	986.455
1999	293.375	63.084	412.278	128.056	977.401	1.898.178
Variación						
1988 / 1981	2,22	1,56	3,28	1,60		2,18
1999 / 1989	1,52	1,13	3,01	1,97		4,21
Composición						
1981-88	36,6	17,2	30,0	16,1	0,0	100,0
1989-99	28,0	8,9	30,8	10,8	20,5	100,0

Fuente: elaboración propia a partir de CZFV, *Presupuestos*, Vigo, varios años; ver Tablas 11, 12 y 13 en Apéndices Estadísticos

Además de las tareas comerciales que albergaba Bouzas, desarrolladas en régimen de Zona Franca comunitaria, y las industriales de Balaídos, llevadas a cabo en

⁴²⁷ CZFV, AP de 15/11/1993. En la primavera de 1994 López Peña afirmaba que “[...] se ha multiplicado por cuatro la superficie ocupada en Zona Franca en relación con la de 1988 y que, como consecuencia de la crisis económica, actualmente se ha paralizado el proceso de ocupación, aunque esta sigue siendo muy superior a la que había hace varios años”, a lo Paz-Andrade añadía “[...] el cese de actividades económicas se está produciendo con carácter general [...] y a ello no iba a ser ajena la Zona Franca”; CZFV, ACE de 24/03/1994.

régimen común, el Consorcio procedió a crear nuevo suelo empresarial⁴²⁸. El modelo barcelonés incluía un polígono industrial, un parque tecnológico y un parque logístico. El primero se planteó en Porriño por la disponibilidad de terreno municipal de la que gozaba este municipio⁴²⁹. Además ese espacio se encontraba ya incluido en el Plan General de Urbanismo como suelo industrial, algo que debía evitar buena parte de los trámites⁴³⁰ así como abaratar su adquisición⁴³¹. Era necesario elaborar un plan parcial y un nuevo proyecto de urbanización que el Consorcio, tras intentar en vano la colaboración del SEPES, llevó a cabo en solitario⁴³². En 1992 se compraron los 360.000 metros cuadrados del Ayuntamiento⁴³³ y otros 560.000 a Industrias Pecuarias de Galicia, propietaria de una granja de cría caballar⁴³⁴. A pesar de la rápida compra de los terrenos⁴³⁵, el inicio de las obras se demoró por las modificaciones que se debían introducir en el Plan General⁴³⁶. Además, un conflicto habido entre el Consorcio y dos empresas concesionarias de una explotación de caolín⁴³⁷ no se resolvió hasta que, a finales de 1994, una decisión judicial sancionó la prevalencia del polígono industrial sobre las canteras⁴³⁸. Por último, la localización de un yacimiento paleolítico y su subsiguiente declaración como Bien de Interés Cultural retrasó unos meses más el comienzo de los trabajos⁴³⁹, haciendo que el nuevo recinto empresarial no entrara en servicio hasta 1996⁴⁴⁰.

⁴²⁸ CZFV, AP de 29/03/1989, CZFV, ACE de 21/09/1995 y CZFV, ACE de 23/10/1995.

⁴²⁹ CZFV, AP de 05/06/1989, CZFV, AP de 09/10/1989 y CZFV, AP de 02/05/1990.

⁴³⁰ Porriño era entonces “[...] el único Ayuntamiento con posibilidad de disponer de grandes superficies de suelo industrial”; CZFV, AP de 09/10/1989.

⁴³¹ “[...] considerando la situación de déficit de suelo industrial y la de demanda existente y la oportunidad de disponer de superficie a un precio medio que se estima como muy favorable”; CZFV, AP de 29/04/1992.

⁴³² CZFV, AP de 05/06/1989, CZFV, AP de 09/10/1989, CZFV, AP de 20/12/1989, CZFV, AP de 02/05/1990, CZFV, AP de 25/11/1991 y CZFV, AP de 29/04/1992.

⁴³³ CZFV, ACE de 22/09/1992.

⁴³⁴ Esta circunstancia dio el nombre de A Granxa al futuro polígono; CZFV, AP de 25/11/1991 y CZFV, AP de 29/04/1992.

⁴³⁵ CZFV, AP de 05/11/1992.

⁴³⁶ CZFV, ACE de 28/01/1993, CZFV, AP de 09/03/1993, CZFV, AP de 28/06/1993, CZFV, ACE de 27/09/1993 y CZFV, AP de 14/06/1994.

⁴³⁷ Las firmas en cuestión eran SIAL, S.A. y Cerámicas Más, S.A.; CZFV, ACE de 23/03/1993, CZFV, ACE de 25/05/1993 y CZFV, ACE de 24/06/1993.

⁴³⁸ Ya a mediados de 1993 las sentencias iniciales dieron la razón a la Zona Franca, pero las sucesivas apelaciones de SIAL, S.A. retrasaron toda solución hasta el fallo definitivo; CZFV, ACE de 26/07/1993, CZFV, ACE de 20/12/1993, CZFV, AP de 14/06/1994, CZFV, ACE de 23/06/1994, CZFV, ACE de 26/10/1994 y CZFV, AP de 12/12/1994.

⁴³⁹ CZFV, ACE de 14/06/1995, CZFV, ACE de 31/07/1995, CZFV, ACE de 21/09/1995, CZFV, ACE de 23/10/1995 y CZFV, ACE de 19/12/1995.

Tabla 9.14 Adquisición de Terrenos, 1991-99, miles de pesetas de 1989

	Porriño	Nigrán	Valladares	Total Terrenos (A)	Total Adquisición (B)	Total Gastos (C)	A/B x 100	A/C x 100
1991	1.291	0	0	1.291	60.300	1.462.767	2,1	0,1
1992	1.084.336	486.917	202	1.571.455	1.589.284	2.868.293	98,9	54,8
1993	21.500	407.014	1.549.804	1.978.319	1.984.450	3.706.593	99,7	53,4
1994	175.136	122.507	866.977	1.164.620	1.164.703	2.659.573	100,0	43,8
1995	65	15.131	34.057	49.253	51.833	6.641.894	95,0	0,7
1996	6	15.243	22.688	37.937	52.633	4.973.812	72,1	0,8
1997	91	17.577	137.586	155.254	158.191	2.899.727	98,1	5,4
1998	9.727	8.915	701.392	720.034	733.016	4.003.379	98,2	18,0
1999	0	1.528	120	1.648	135.152	2.170.968	1,2	0,1
						31.387.00		
Total	1.292.152	1.074.833	3.312.826	5.679.811	5.929.563	7	95,8	18,1
	22,7	18,9	58,3	100,0				

Fuente: elaboración propia a partir de CZFV, *Presupuestos*, Vigo, varios años; ver Tabla 19 en Apéndices Estadísticos

El parque tecnológico tenía entre sus objetivos promocionar el área de Vigo mejorando el equipamiento colectivo, generando nuevas ocasiones de inversión y dando empleo a un segmento laboral con mayor nivel retributivo⁴⁴¹. Este parque se ubicó en la parroquia viguesa de Valladares, cerca del campus universitario para facilitar así su interrelación⁴⁴². A finales de 1992 se incluyó este proyecto en el Plan General de Urbanismo de la ciudad⁴⁴³, dando inicio a la compra de parcelas⁴⁴⁴ que se completó a partir de junio de 1994 por un procedimiento expropiatorio⁴⁴⁵. Este polígono se planificó con cuatro áreas distintas, una de uso administrativo, otra para I+D, otra formativa y una última empresarial, donde se ubicaría el grueso de las firmas⁴⁴⁶. Por su parte, a comien-

⁴⁴⁰ Las parcelas fueron vendidas mediante precios subvencionados, puesto que la lejanía del núcleo vigués parecía estar inhibiendo a los potenciales compradores; CZFV, ACE de 28/11/1995 y CZFV, ACE de 29/02/1996.

⁴⁴¹ CZFV, ACE de 05/06/1989.

⁴⁴² CZFV, AP de 20/12/1989, CZFV, AP de 02/05/1990, CZFV, ACE de 21/02/1991 y CZFV, ACE de 26/01/1995.

⁴⁴³ CZFV, ACE de 21/02/1991, CZFV, AP de 25/11/1991, CZFV, ACE de 19/12/1991 y CZFV, AP de 05/11/1992.

⁴⁴⁴ CZFV, ACE de 27/04/1993, CZFV, AP de 15/11/1993 y CZFV, AP de 04/01/1994.

⁴⁴⁵ Una vez que se adquirió el 85 por ciento de la superficie proyectada; CZFV, ACE de 24/03/1994, CZFV, ACE de 27/04/1994, CZFV, ACE de 31/05/1994, CZFV, AP de 14/06/1994, CZFV, ACE de 23/06/1994, CZFV, ACE de 20/09/1994, CZFV, ACE de 14/06/1995 y CZFV, ACE de 23/10/1995.

⁴⁴⁶ CZFV, ACE de 31/07/1995.

zos de 1990 se planteó un centro logístico en Nigrán⁴⁴⁷ para tratar de racionalizar el transporte de Galicia y del norte de Portugal, y para descongestionar el tráfico en el área metropolitana viguesa⁴⁴⁸. Pero los problemas para adquirir suelo paralizaron este proyecto, obligando a reubicar parte del centro logístico en el parque de Valladares⁴⁴⁹. En general, la compra de terreno por parte del Consorcio se vio muy dificultada por la dispersión de la propiedad y por la falta de recursos jurídicos con los que facilitar tanto procesos de expropiación como ulteriores ordenaciones urbanísticas. Las actuaciones de la Zona Franca tuvieron que depender de los Planes generales o parciales de distintos municipios y de las relaciones políticas que se mantuvieran con cada Ayuntamiento⁴⁵⁰.

Tabla 9.15 Equipamiento de polígonos, 1993-99, miles de pesetas de 1989

	Porriño	Nigrán	Valladares	Naves y Exploradas	Total Polígonos (A)	Total Obras (B)	Total Gastos (C)	A/B x 100	A/C x 100
1993	15.224	568	0	0	15.792	613.902	3.706.593	2,6	0,4
1994	7.853	1.520	0	0	9.373	425.805	2.659.573	2,2	0,4
1995	3.099.911	6.432	12.992	0	3.119.335	5.640.708	6.641.894	55,3	47,0
1996	953.112	6.665	2.828	141.777	1.104.382	4.239.745	4.973.812	26,0	22,2
1997	116.875	8.886	5.442	28.605	159.807	1.808.320	2.899.727	8,8	5,5
1998	261.473	0	4.422	317.343	583.238	2.466.589	4.003.379	23,6	14,6
1999	37.140	0	40.678	51.124	128.942	1.088.172	2.170.968	11,8	5,9
							27.055.94		
Total	4.491.589	24.071	66.361	538.848	5.120.870	16.283.242	8	31,4	18,9
	87,7	0,5	1,3	10,5	100,0				

Fuente: elaboración propia a partir de CZFV, *Presupuestos*, Vigo, varios años; ver Tablas 15 y 20 en Apéndices Estadísticos

Dotar de nuevos contenidos a la Zona Franca exigía proporcionar otra clase de servicios a las empresas. Éstos debían estar ya vinculados a la economía de la información y a las tecnologías. Desde la llegada de López Peña se proyectó disponer de un sistema de información que pudiera ser utilizado para que los operadores se vieran asis-

⁴⁴⁷ CZFV, AP de 02/05/1990.

⁴⁴⁸ CZFV, ACE de 26/05/1992, CZFV, AP de 05/11/1992, CZFV, AP de 28/06/1993 y CZFV, ACE de 24/11/1993.

⁴⁴⁹ En Nigrán se había planteado inicialmente la ubicación del Parque Tecnológico, pero problemas similares para adquirir los terrenos obligaron a trasladar este proyecto a Valladares; CZFV, ACE de 05/06/1989, CZFV, AP de 05/06/1989 y CZFV, AP de 09/10/1989. El centro tecnológico y logístico de Valladares tuvo que esperar a 2003 a poner en venta sus parcelas.

⁴⁵⁰ CZFV, ACE de 24/11/1993, CZFV, AP de 04/01/1994 y CZFV, ACE de 23/06/1994.

tidos en sus decisiones⁴⁵¹. En el verano de 1991 se llegó a un convenio con el Instituto de la Mediana y Pequeña Empresa Industrial, que cedió al Consorcio acceso a su base de de datos empresarial, que ya entonces tenían informatizada⁴⁵². Así en Vigo se fue construyendo un Sistema de Información Económica Empresarial por medio de convenios con Universidades y diferentes organismos de Galicia, como la Escuela de Negocios de Caixa Vigo, FEUGA, o el IGAPE⁴⁵³. Con estos centros el Consorcio intercambiaba información y técnicas de análisis. Finalmente, en 1993 estos acuerdos junto con los alcanzados con instituciones de otras Comunidades Autónomas dieron origen a ARDAN, una base de datos sobre empresas de toda España⁴⁵⁴. Esta encuesta pasó de contar inicialmente con 15.000 empresas⁴⁵⁵, 5.000 de ellas en Galicia⁴⁵⁶, a tener en 2007 más de 23.000 sólo en Galicia y por encima de las 80.000 en el resto del Estado⁴⁵⁷. En la base de datos se incluyen cifras de actividad, facturación, empleados, *cash flow* y otros detalles. Con el objeto de mostrar las estrategias a seguir, se resaltó el grupo de empresas líderes de un sector en el país y en cada región. También se realizaron estudios detallados sobre parques y polígonos, *empresas gacela*, PYMES o la euro-región Galicia y Norte de Portugal⁴⁵⁸, además de un análisis que, partiendo del sector naval, terminó abarcando toda la economía viguesa⁴⁵⁹.

⁴⁵¹ Ese sistema de información debía recoger de cada empresa “[...] los datos más significativos de su actividad [...] tendente a impulsar y reactivar dichos sectores mediante la búsqueda de soluciones a la situación de crisis actual”; CZFV, ACE de 24/01/1991.

⁴⁵² CZFV, ACE de 22/07/1991.

⁴⁵³ CZFV, AP de 25/11/1991, CZFV, ACE de 27/07/1992, CZFV, AP de 09/03/1993, CZFV, ACE de 27/04/1993 y CZFV, ACE de 26/07/1993.

⁴⁵⁴ CZFV, ACE de 27/09/1993, CZFV, ACE de 25/10/1993, CZFV, AP de 15/11/1993, CZFV, ACE de 28/02/1994, CZFV, ACE de 24/03/1994, CZFV, ACE de 27/04/1994 y CZFV, ACE de 26/10/1994.

⁴⁵⁵ CZFV, AP de 09/03/1993 y CZFV, ACE de 23/03/1993.

⁴⁵⁶ CZFV, AP de 10/02/1994 y CZFV, AP de 12/12/1994.

⁴⁵⁷ CZFV, ACE de 26/01/1995, CZFV, ACE de 28/02/1995, CZFV, ACE de 20/04/1995, CZFV, ACE de 23/10/1995 y CZFV, ACE de 19/12/1995. **ARDAN**

⁴⁵⁸ CZFV, AP de 23/07/1991, CZFV, AP de 23/01/1992, CZFV, ACE de 20/12/1993, CZFV, ACE de 31/05/1994, CZFV, ACE de 28/07/1994, CZFV, ACE de 20/12/1994 y CZFV, ACE de 30/03/1995. Ver CABANELAS OMIL, José y VAAMONDE LISTE, Antonio, *Las empresas gacela de Galicia*, Vigo, 1995

⁴⁵⁹ En 1992 se realizó un estudio sobre el sector conservero, en colaboración con FACORE y con la activa participación de Paz-Andrade, que tenía el objetivo de convertirse en un plan estratégico para el sector. Esta labor se amplió a través de la Fundación PROVIGO, donde estaban presentes las principales instituciones públicas y privadas de la ciudad. El primer objetivo de la Fundación fue confeccionar un plan integral para Vigo. Los estudios abarcaron desde el análisis del sector sanitario hasta el patrocinio de publicaciones de historia local; CZFV, AP de 23/01/1992, CZFV, ACE de 25/02/1992, CZFV, ACE de 22/09/1992, CZFV, AP de 05/11/1992, CZFV, ACE de 16/12/1992, CZFV, ACE de 28/01/1993, CZFV, ACE de 23/03/1993. y CZFV, ACE de 24/11/1993.

Los denominados servicios avanzados no se limitaron a ARDAN o a los estudios sectoriales. Ya en 1979 el Consorcio había abrigado el proyecto de crear un organismo que se encargara “[...] de la promoción del desarrollo económico de la ciudad”, pero la falta de entendimiento con el Ayuntamiento y la escasez de recursos impidieron su realización⁴⁶⁰. En 1991 retomó la idea el recién creado Centro Europeo de la Empresa y de la Innovación, dependiente de la Xunta de Galicia⁴⁶¹. Respaldo por subvenciones de la Comunidad Europea, pretendía promover la actividad de empresas innovadoras a nivel regional, mediante la creación de una Sociedad de Capital Riesgo que las financiara⁴⁶². En 1992 el Centro de la Empresa y de la Innovación entró en contacto con el Consorcio y con Caixa Vigo para capitalizar con un fondo previsto de dos mil millones de pesetas una Sociedad de Capital Riesgo⁴⁶³. El concesionario de la Zona Franca debía aportar inicialmente el 10 por ciento de esa cantidad⁴⁶⁴. Finalmente en 1993 se creó la SCR Vigo Activo SA, participada por Caixa Vigo, la Cámara de Comercio y el Consorcio como socio fundador y accionista mayoritario, con una contribución de 299 millones⁴⁶⁵. Vigo Activo se dispuso a promocionar pequeñas y medianas empresas, de carácter no financiero, que incorporaran alguna innovación en el producto, en el proceso o en la gestión⁴⁶⁶. Esta ayuda se implementó mediante participaciones minoritarias en cada firma, entre el 15 y el 40 por ciento del capital, por un período máximo de ocho años. Una vez terminado ese plazo las acciones debían venderse bien a los socios bien a terceros⁴⁶⁷. Las primeras participaciones se iniciaron en 1993 en una empresa de almacenamientos frigoríficos, una de fotocomposiciones y otra de distribución de palets⁴⁶⁸, a las que siguió en 1994 la racionalización del comercio de granito localizado en el recinto franco vigués⁴⁶⁹.

⁴⁶⁰ CZFV, AP de 29/03/1979, CZFV, AP de 13/06/1979 y CZFV, *Expansión... op. Cit.*,

⁴⁶¹ CZFV, AP de 23/07/1991 y CZFV, ACE de 19/12/1991.

⁴⁶² “[...] para impulsar la economía de determinadas zonas con potencial de desarrollo industrial, en especial para apoyar a empresas receptivas a la innovación y progreso tecnológico”; CZFV, AP de 25/11/1991. CZFV, ACE de 25/02/1992.

⁴⁶³ CZFV, AP de 30/06/1992 y CZFV, AP de 17/12/1992.

⁴⁶⁴ CZFV, AP de 17/12/1992.

⁴⁶⁵ CZFV, AP de 09/03/1993, CZFV, ACE de 27/04/1993 y CZFV, ACE de 27/09/1993. Las ampliaciones de capital se iniciaron pronto, a mediados de 1994; CZFV, AP de 14/06/1994 y CZFV, ACE de 14/06/1995.

⁴⁶⁶ CZFV, AP de 15/11/1993.

⁴⁶⁷ CZFV, AP de 15/11/1993.

⁴⁶⁸ CZFV, ACE de 27/09/1993.

⁴⁶⁹ CZFV, ACE de 28/02/1994.

Tabla 9.16 Remodelación del litoral de Vigo, 1993-99, miles de pesetas de 1989

	Abrir Vigo al Mar	Aparca- mientos Subterrá- neos	Programas de Reurba- nización	Total Ac- tuaciones Urbanas (A)	Total Obras (B)	Total Gas- tos (C)	A/B x 100	A/C x 100
1993	55.403	0	0	55.403	613.902	3.706.593	9,0	1,5
1994	322.032	0	0	322.032	425.805	2.659.573	75,6	12,1
1995	2.490.225	0	0	2.490.225	5.640.708	6.641.894	44,1	37,5
1996	2.871.154	38.223	211.144	3.120.522	4.239.745	4.973.812	73,6	62,7
1997	1.168.612	309.111	170.266	1.647.990	1.808.320	2.899.727	91,1	56,8
1998	91.563	1.214.824	538.381	1.844.769	2.466.589	4.003.379	74,8	46,1
1999	68.071	587.594	294.877	950.542	1.088.172	2.170.968	87,4	43,8
Total	7.067.061 67,7	2.149.753 20,6	1.214.668 11,6	10.431.482 100,0	16.283.242	27.055.948	64,1	38,6

Fuente: elaboración propia a partir de CZFV, *Presupuestos*, Vigo, varios años; ver Tablas 15 y 20 en Apéndices Estadísticos

Quedaba un último elemento que, irónicamente, estaba muy relacionado con una de las primeras necesidades de la Zona Franca como era el acceso al puerto. Desde los años setenta la Junta de Obras había intentado realizar un plan integral de remodelación del litoral vigués, desde Bouzas a Guixar⁴⁷⁰. Este plan incluía la ampliación y modernización de los muelles⁴⁷¹, además de un replanteamiento de su inserción en la ciudad⁴⁷². Este proyecto provocó un conflicto de competencias entre la Junta, que era la propietaria de los terrenos, y el Ayuntamiento, responsable del ordenamiento urbanístico⁴⁷³. Esta colisión de atribuciones impidió toda actuación hasta que en 1990, tras solucionar su propio conflicto en Bouzas, irrumpió el Consorcio para permitir alcanzar una salida⁴⁷⁴. La Zona Franca se hacía cargo de la ejecución de los proyectos, de las obras y, sobre todo, de su financiación⁴⁷⁵. El Puerto cedía los terrenos y proporcionaba la asistencia técnica necesaria mientras el Ayuntamiento se comprometía a aprobar el Plan Especial del Puerto y a encargarse de las labores de mantenimiento del área tras su re-

⁴⁷⁰ GARRIDO RODRÍGUEZ, Jaime, *El puerto de Vigo. Síntesis Histórica*, Vigo, 1996, pp. 253-259, CZFV, AP de 17/01/1991, CZFV, ACE de 25/04/1991 y CZFV, ACE de 22/07/1991.

⁴⁷¹ “[...] una serie de empresarios [...] que no pueden seguir desarrollando su actividad en las actuales condiciones del puerto. Es por tanto de gran importancia poner en marcha esta actuación que, en estos momentos, encuentra una situación favorable”; CZFV, AP de 17/01/1991. CZFV, ACE de 24/01/1991.

⁴⁷² CZFV, ACE de 26/09/1991.

⁴⁷³ CZFV, AP de 17/01/1991.

⁴⁷⁴ CZFV, ACE de 25/04/1991.

⁴⁷⁵ CZFV, AP de 17/01/1991 y CZFV, ACE de 25/05/1993.

modelación⁴⁷⁶. Esta colaboración alcanzó su cénit en 1993 al concertarse el programa Abrir Vigo al Mar⁴⁷⁷. Ésta implicaba reformar la fachada marítima de Vigo⁴⁷⁸ y su peatonalización⁴⁷⁹, lo que exigía la construcción de aparcamientos subterráneos⁴⁸⁰ y el soterramiento de parte de la red viaria⁴⁸¹. También quedaba incluida la remodelación de algunos edificios, como la estación marítima, la sustitución de otros, caso de la sede de la Xunta en Vigo, y nuevas construcciones como un centro comercial o un museo⁴⁸².

La Zona Franca acaba el siglo XX perfectamente adaptada a las exigencias de la normativa comunitaria y, lo que es más importante, dando una amplia respuesta a las necesidades de promoción económica que una ciudad como Vigo puede generar. El papel del Consorcio vigués es innegable en la actividad comercial, en la oferta de suelo y otros servicios a las empresas, o en las intervenciones urbanas. No obstante aún queda un gran camino que recorrer tanto para conseguir una mayor proyección exterior de esta Zona Franca como para lograr un mayor reconocimiento público de sus muchos méritos.

⁴⁷⁶ CZFV, AP de 05/11/1992, CZFV, ACE de 25/05/1993 y CZFV, ACE de 28/07/1994.

⁴⁷⁷ CZFV, AP de 23/01/1992, CZFV, AP de 05/11/1992, CZFV, ACE de 16/12/1992, CZFV, AP de 09/03/1993, CZFV, ACE de 25/05/1993 y CZFV, AP de 15/11/1993.

⁴⁷⁸ CZFV, AP de 04/01/1993, CZFV, AP de 12/12/1994 y CZFV, ACE de 28/02/1995.

⁴⁷⁹ Con el objetivo de “[...] recuperar el sector como zona peatonal y de paseo, con desvío del tráfico rodado por un túnel que una las calles citadas, complementando todo ello con la habilitación de aparcamiento subterráneo”; CZFV, ACE de 25/02/1992.

⁴⁸⁰ CZFV, AP de 23/01/1992, CZFV, ACE de 25/02/1992, CZFV, ACE de 25/05/1993, CZFV, AP de 12/12/1994, CZFV, ACE de 26/01/1995 y CZFV, ACE de 30/03/1995.

⁴⁸¹ CZFV, ACE de 23/03/1992, CZFV, ACE de 25/05/1993, CZFV, AP de 10/02/1994, CZFV, AP de 14/06/1994, CZFV, ACE de 28/07/1994 y CZFV, ACE de 28/02/1995.

⁴⁸² CZFV, ACE de 25/05/1993, CZFV, ACE de 28/07/1994, CZFV, AP de 12/12/1994, CZFV, ACE de 28/02/1995, CZFV, ACE de 14/06/1995, CZFV, ACE de 28/11/1995, CZFV, ACE de 25/01/1996 y CZFV, ACE de 29/02/1996.

CONCLUSIONES A LA TERCERA PARTE

Poco tiempo después de sancionarse el nuevo régimen de Zonas Francas la depresión económica provocó un cambio drástico en las condiciones en las que se debía desenvolver el comercio. En España el Estado intervino la cotización de la peseta y monopolizó su suministro a los comerciantes, así como la importación de mercancías quedaba sujeta a restricciones cuantitativas. En un primer momento el control de cambios y los contingentes se utilizaron para tratar de contrarrestar la debacle financiera internacional y los bloqueos de divisas. A partir de 1933 fueron instrumentos para implementar las concesiones recíprocas que comenzaron a darse entre países en los nuevos acuerdos de pagos.

Las limitaciones y formalismos que generaron estas medidas provocaron no pocos perjuicios a los comerciantes tanto en régimen común como en el franco. En los recintos francos el impacto fue incluso mayor puesto que las mercancías contingentadas debían someterse a la Intervención ordinaria de Aduana, perdiendo las ventajas obtenidas en la reforma de 1927. No obstante el movimiento de estos recintos se reactivó pronto y, tras 1932, recuperaron en algunos rubros los niveles de la década anterior. Importar desde de un Depósito o Zona Franca seguía siendo atractivo por la propia franquicia arancelaria, por los plazos de depósito y por la posibilidad de dosificar los despachos al mercado interior. Así los comerciantes podían hacer acopio de mercancías en los recintos francos, a la espera de las oportunas licencias. Una vez obtenidas, si disponían de más género del que estaban autorizados a importar podían optar por esperar al próximo contingente o por vender ese sobrante a los que hubieran calculado su cupo por defecto.

Las actividades industriales en los recintos francos también evolucionaron positivamente, a pesar de la depresión y de las dificultades del Ministerio de Hacienda para ultimar el procedimiento por el que se debía regir el establecimiento de nuevas empresas. Fracasado el intento de elaborar una lista de actividades prohibidas que permitiera la instalación del resto, se comenzó a sancionar individualmente varias solicitudes hasta que se autorizó una relación de industrias permitidas para la Zona Franca de Barcelona. En este recinto el desarrollo del sector automovilístico siguió su marcha imparable. Ford se benefició del nuevo régimen franco que le permitía producir elementos, y no sólo montarlos, al tiempo que se adscribía a un sistema de bonificación de importacio-

nes. Gracias a éste, que tenía por objeto nacionalizar parte de la producción automovilística, se recompensaba con rebajas arancelarias la importación de algunos componentes siempre que se incrementara la participación de elementos nacionales en el producto final. Además algunas empresas auxiliares, situadas en régimen común, pudieron acogerse a un régimen de reimportación que permitía a las piezas que suministraban a la ensambladora conservar su origen y por lo tanto no pagar Arancel en el momento de, formando ya parte de un vehículo, ser reintroducidas en el mercado interior. Estas ventajas se tradujeron en un notable desarrollo del sector automovilístico en el régimen franco: en Barcelona se instaló General Motors y Ford superó desde mediados de los años treinta las mejores cifras alcanzadas en los veinte. Además, si bien se reforzó el mercado español como principal destino de sus automóviles, la filial norteamericana logró mantener su presencia en Portugal, Italia o el norte de África. En Bilbao fue Chrysler la empresa que intentaba establecerse en vísperas del golpe.

La Guerra Civil interrumpió esta marcha. Obras y proyectos se detuvieron, las mercancías comenzaron a ser incautadas o despachadas de modo irregular, y las empresas bien cesaron su actividad bien tuvieron que contribuir al esfuerzo bélico. Tras 1939 fue la propia dictadura la que impidió recuperar la normalidad. En un primer momento las autoridades *nacionales* de cada Consorcio pretendían restituir el régimen franco a sus condiciones de preguerra, a pesar de participar de la retórica del momento y de apoyar de forma entusiasta al Gobierno de Burgos. Pero en pocos meses cargos afectos, desde alcaldes a Delegados, y nuevas promociones de funcionarios se encargaron de aplicar la versión más dura de la nueva orientación económica del Estado. En comercio el control de divisas y las restricciones al movimiento de mercancías, esta vez unilaterales, pusieron al régimen franco en una situación muy precaria, sin poder recuperar el régimen de Intervención de 1927 ni sus ventajas. En industria la autorización previa de todo establecimiento, ampliación o traslado, con sus implicaciones sobre la competencia exterior y la concurrencia interior, tuvieron un efecto demoledor en los recintos francos pues en ellos cualquier fábrica o taller era una instalación *ex novo*. La casi totalidad de las solicitudes de establecimiento presentadas en los años cuarenta fue rechazada, vulnerando incluso la normativa vigente. Tampoco se pudieron reiniciar las obras

detenidas mientras se demoraba la devolución de instalaciones, equipo o mercancías requisadas.

En este oscuro panorama, el convenio hispano-argentino alimentó las esperanzas de quienes querían recuperar, al menos, la faceta comercial de los recintos francos. En Cádiz se apresuraron a capitalizar el movimiento trasatlántico que se esperaba iba a generar dicho acuerdo, recuperando los proyectos anteriores a 1936 y obteniendo en 1948 la autorización para la entrada en funcionamiento definitiva en la Zona Franca. El año anterior se había concedido la tercera Zona que preveía la Ley de 1929 al puerto de Vigo. Estando el Gobierno interesado en fomentar un recinto con una clara vocación comercial, se rechazó la candidatura de Bilbao por considerar excesiva la especialización industrial de esta ciudad. Se optó en cambio por la villa pontevedresa por las condiciones de su bahía y su excelente posición geográfica entre América y el norte de Europa. Pero los promotores locales del recinto tenían otra idea: consideraban que la franquicia era la herramienta que Vigo necesitaba para acceder a insumos, tecnología y capitales extranjeros, atraer nuevas empresas y conseguir así diversificar su tejido industrial. La puesta en marcha de la nueva Zona no estuvo exenta de problemas, fundamentalmente provocados por la desidia administrativa en nombrar el personal técnico necesario, autorizar la subvención del Estado, aprobar la documentación y sancionar las decisiones tomadas por el Consorcio vigués. Una de ellas incidía precisamente en el centro del conflicto sobre la orientación del recinto: la Administración y parte de los miembros del Consorcio eran partidarios de una ubicación que primara las competencias comerciales, mientras la mayoría del Pleno defendía una localización que facilitara la pronta instalación de industrias. El mayor peso de estos últimos en el Consorcio y el interés de algunas grandes empresas en la Zona Franca de Vigo inclinaron finalmente la balanza a favor de la opción industrial.

A pesar del escaso efecto que el convenio hispano-argentino tuvo sobre el movimiento comercial de los recintos francos, desde finales de la década de 1940 se multiplicaron las solicitudes de establecimiento de nuevas industrias. Desde el fin de la guerra el tratamiento individualizado de cada instancia se había demostrado suficiente para atenderlas y rechazarlas. Pero entorno a 1950 el crecido número de iniciativas hacía inviable tal proceder, haciendo necesario implementar un nuevo procedimiento que

permitiera volver a ordenar el sector. Tras un fallido intento tres años antes, en 1955 se constituyó la Comisión Interministerial de las Zonas Francas. Esta junta estaba formada por representantes de los ministerios económicos del Gobierno y de los Consorcios, esto últimos con voz pero sin voto. Estaba encargada de dirimir las solicitudes de instalación que, a través de cada recinto, le fueran llegando, informarlas negativa o positivamente y elevarlas al Ministerio de Hacienda. A pesar de la retórica aperturista inicial y de las esperanzas que despertó en el sector, la casi totalidad de las iniciativas fue obligada a pasar por interminables trámites y a esperar la siempre tardía respuesta de la Administración. Muchos empresarios desistieron, incapaces de hacer frente a demoras de incluso varios años. En otros casos fueron denegadas abiertamente algunas solicitudes. La Comisión Interministerial tenía además entre sus objetivos conciliar el régimen franco con la normativa ordinaria del Estado en política económica, a través de una reforma de la legislación. Temiendo que se utilizara para abolir las franquicias, los Consorcios se terminaron negando a cualquier revisión.

Una de las pocas empresas que pudo superar el trámite de la Comisión fue Citroën. La firma francesa se quiso instalar en España por las posibilidades que se le abrían para vender automóviles en este país. La Zona Franca de Vigo se hacía aun más interesante por permitirle la opción de destinar parte de la producción a otros mercados, por las ventajas que la franquicia arancelaria le dispensaba a la utilización de insumos y maquinaria extranjera, y por el régimen de divisas al que podía acceder, ventajoso y muy cercano a las condiciones del libre mercado de capitales. La llegada de la factoría automovilística a Vigo a finales de los cincuenta certificó la vocación industrial de esta Zona Franca, pero hubo otras muchas iniciativas a las que en esos mismos años les fue impedido su establecimiento. Las principales fueron las plantas de aluminio y ferroaleaciones del grupo navarro Huarte, y FEMSA que planeaba fabricar componentes eléctricos BOSCH para Citroën y otras ensambladoras. El tan publicitado Plan de Estabilización de 1959 apenas se dejó sentir en las Zonas Francas y, de hacerlo, lo hizo muy tarde. Esto se debía no sólo a que la apertura del sistema fue muy limitada y paulatina, sino también a que en el fondo la actitud ante los recintos francos no había apenas cambiado. En los años sesenta se continuaron malogrando proyectos industriales hasta que, a finales de esa década y comienzos de la siguiente se autorizaron cinco nuevas instala-

ciones. De éstas sólo cabe destacar Ferroplast, dedicada a la producción de artículos de plástico y, sobre todo, INDUGASA, proyectada por SEAT y Citroën para competir en el nuevo panorama creado en la industria automovilística española por los Decretos Ford.

El funcionamiento de la Zona Franca de Vigo se aproximó claramente al propio de un monocultivo industrial: hasta finales de los sesenta la única empresa que operaba en ella era Citroën y, en los años siguientes, tanto Ferroplast como INDUGASA guardaban una estrecha relación con la automoción como suministradores. Este monocultivo no se debía sólo a la importancia de las dos grandes industrias establecidas en el recinto, sino también a los esfuerzos que la Administración había realizado para impedir el establecimiento de otras industrias y el desarrollo de la propia actividad comercial. Tras 1959 la liberalización del comercio español fue limitada y lenta. El cese de las restricciones cuantitativas sobre las mercancías fue paulatino, sucediéndose las listas de partidas liberadas hasta bien entrada la década de 1960. Durante todo ese período convivieron los contingentes heredados de la etapa anterior, los cupos globales, el comercio de Estado y el liberalizado, sometido a derechos de Arancel muy elevados. En la gran mayoría de operaciones de comercio exterior desde los recintos francos la provisión de divisas siguió sujeta a severas restricciones. Además, cuando desde mediados de los años sesenta la Administración introdujo otras herramientas de fomento de la exportación como la Admisión Temporal, la Reposición y el *draw-back*, se dejó completamente marginado el régimen franco. Incluso hasta una fecha tan tardía como 1979 no se reglamentó la relación entre esos sistemas de perfeccionamiento activo y los recintos francos.

Ante los problemas por los que atravesaba la economía viguesa, a finales de los sesenta la Zona Franca planteó un programa de actuación para atraer nuevas industrias y, sobre todo, potenciar su faceta comercial. Pero para alcanzar estos fines al Consorcio le faltaban recursos financieros, activos y apoyo por parte del Estado. El establecimiento de empresas requería una suficiente provisión de suelo pero desde que terminara la compra del polígono de Balaídos, que Citroën e INDUGASA habían prácticamente colmado, la Zona Franca no había podido adquirir nuevos espacios ni en Vigo ni en los municipios vecinos. La Administración no se mostró inclinada a ayudar, favoreciendo

la declaración de Utilidad Pública de los terrenos ansiados por el Consorcio o agilizando su inclusión en los Planes de Ordenación Urbana. Cuando el recinto franco vigués quiso fomentar su actividad comercial y por lo tanto portuaria, los Ministerios de Obras Públicas y Hacienda tampoco colaboraron: no sólo se entorpeció el acceso de la franquicia al relleno que entonces se proyectaba en Bouzas, sino que tampoco se hizo nada para que el Consorcio pudiera renovar el arriendo del muelle que ocupaba desde los años cincuenta.

Con todo, el principal problema que enfrentaba la Zona Franca de Vigo para planificar su actuación a medio y largo plazo era la adhesión a las Comunidades Europeas, proceso que implicaba adoptar las reglas de juego comunitarias. En esta normativa no estaban autorizadas las operaciones de transformación en un recinto franco: Depósitos y Zonas se debían dedicar a operaciones de comercio mientras cualquier elaboración que se quisiera realizar bajo franquicia arancelaria se debía adscribir al Tráfico de Perfeccionamiento, en cualquier lugar del territorio *européo*. La situación de provisionalidad que esta norma generó en los recintos españoles sirvió además a la Administración para justificar su desidia con respecto al régimen franco. Un problema añadido fue que, mientras la normativa comunitaria se mostraba inflexible en cuanto a la erradicación de las industrias de las Zonas españolas, desde comienzos de los ochenta algunos países miembro de la C.E.E., para combatir sus respectivas crisis, intentaban recuperar o incluso instauraban recintos francos de tipo industrial. Esta situación obligó a una revisión integral de la normativa aduanera comunitaria, provocando mayor incertidumbre en España. Ni el Ministerio de Hacienda, ni los técnicos de Aduanas, ni los Consorcios sabían en vísperas de la adhesión a qué normativa se iban a tener que adaptar ni en qué condiciones lo debían hacer.

Las reglas de juego no se aclararon hasta finales de la década de 1980, cuando las autoridades comunitarias fueron concluyendo la reforma de los Regímenes Económicos Aduaneros. Quedó claro que los recintos francos sólo podían tener competencias comerciales y que las Zonas españolas debían adaptarse a la normativa europea. Las industrias que éstas albergaran debían optar por funcionar en régimen común o, de querer mantener algunas operaciones bajo franquicia arancelaria, adscribirse al Tráfico de Perfeccionamiento. No obstante las condiciones de adaptación al nuevo marco fueron

bastante ventajosas. Las empresas radicadas en la Zona Franca de Vigo contaron con un período transitorio de seis años para acomodarse a la normativa europea; en ese plazo contaban además con la posibilidad de vincularse a un régimen de perfeccionamiento activo especial en el que las autorizaciones no eran específicas para cada materia y proceso, sino globales para toda la actividad de la factoría. Acabada la transición sí debían optar por el perfeccionamiento ordinario o el régimen común pero, incluso en este caso, las fábricas del recinto vigués al tener que *importar* todo su equipo y maquinaria pudieron hacerlo gratis, sin pagar derechos de Arancel.

La normativa comunitaria liquidaba la Zona Franca industrial pero abría grandes posibilidades a los recintos francos y no sólo en el apartado del comercio exterior. En los años sesenta, después de que la cerrazón administrativa frustrara sus planes fabriles, el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona había ensayado un nuevo modo de proceder basado en el movimiento comercial, el alojamiento de industrias en régimen común y la provisión a empresas de servicios de información y asesoría. Este modelo, que terminó denominándose *agencia de desarrollo local*, tenía perfecta cabida dentro de las nuevas reglas de juego europeas y era el que debía ser aplicado también en Vigo. Pero para ello no bastaba con tener claro el marco legal, los objetivos a alcanzar y el modo de proceder; era necesario contar con los recursos suficientes, y durante buena parte de los años ochenta el Consorcio vigués no dispuso del dinero suficiente. Pero esta situación también cambió a partir de 1989 cuando la excelente marcha primero de Citroën y luego de INDUGASA permitieron a estas empresas liquidar en la Zona Franca un Impuesto de Sociedades de varios miles de millones de pesetas. Estos haberes, los réditos financieros que empezaron a generar y, por fin, la oportuna ayuda de la Administración permitieron ya en los años noventa que el Consorcio desarrollara su particular versión de la *agencia de desarrollo local*.

La actuación de la Zona Franca de Vigo para conseguir la promoción económica del área de Vigo se basó en tres grandes áreas. La primera fue la comercial, gracias a las competencias que le reservaba la normativa comunitaria y que, entonces sí, le eran reconocidas por la Administración española. El Consorcio pudo asegurarse su acceso al mar y la utilización de los muelles y dársenas necesarios tras resolver acordar con el Ministerio de Obras Públicas el arriendo del relleno de Bouzas, a cambio de hacerse

cargo de su realización. Sin fábricas en régimen franco, la Zona viguesa pudo seguir albergando industrias a través del suministro de suelo, que se convirtió en la segunda tarea del Consorcio para con la ciudad e, incluso, la provincia. En la década de 1990 se empezaron a comprar terrenos y a ordenarlos como polígonos, parques logísticos y centros tecnológicos. Esta labor de servicio a las empresas se completó con la provisión de servicios de información y promoción comercial, o con la constitución de una Sociedad de Capital Riesgo. La tercera labor en la que el Consorcio ha tenido un papel incuestionable para con la ciudad ha sido, precisamente, la colaboración con la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento en tareas de ordenación urbana. El primer paso dado en este sentido fue la participación de la Zona Franca en el programa Abrir Vigo al Mar que, a mediados de los noventa, pretendió reurbanizar la fachada litoral de la villa.

CONCLUSIÓN

Dentro del Mercado Nacional, que en España se estableció a partir de los años cuarenta del siglo XIX, los modernos recintos francos eran una de las herramientas que el comercio podía tener a su alcance para fomentar sus operaciones. Frente a las franquicias extensas de tipo antiguo, estos recintos eran enclaves portuarios perfectamente aislados de otros muelles y del resto de la población en la que se hallaran situados. Se encontraban además bajo la normativa e intervención de las autoridades aduaneras de cada país. Las ventajas que estas instituciones ofrecían a los comerciantes eran la propia franquicia arancelaria, la mayor simplificación posible de trámites y la posibilidad de someter las mercancías depositadas a procesos de transformación o a operaciones financieras.

Pronto comenzaron en España entidades y particulares a solicitar tal tipo de instituciones para sus respectivos puertos. Desde la década de 1850 el Estado ordenó los primeros recintos francos del país, pero su alcance a lo largo de todo el siglo XIX y hasta comienzos del novecientos fue muy limitado. Se observaba la franquicia arancelaria sobre los géneros, pero sólo para los que procedieran del extranjero y de las colonias. La exclusión de mercancías nacionales, el mantenimiento de las formalidades aduaneras ordinarias y la severa restricción de manipulaciones a las que los artículos depositados podían ser sometidos convirtieron los Depósitos de Comercio españoles en meros almacenes de importación. Además, las escasas fuentes de ingresos con la que estos recintos fueron establecidos, privados de toda de ayuda estatal, los hacían enormemente vulnerables frente a las perturbaciones del comercio. De nada sirvieron las protestas que colectiva e individualmente se elevaron para ampliar las competencias y recursos de los Depósitos de Comercio. Tampoco la campaña iniciada tras 1898 para conseguir un recinto franco con mayores atribuciones comerciales e industriales, similar a las Zonas Francas del norte de Europa.

Este proyecto fue contestado por la Administración con un recinto mucho más limitado que, tras despertar grandes oposiciones, sólo pudo comenzar a funcionar en los años de la Gran Guerra. Esta institución, denominada Depósito Franco, admitía mercancías de origen nacional y permitía algunos procesos de transformación, pero la cortedad de estos y el mantenimiento de las formalidades aduaneras ordinarias limitaban sustancialmente sus posibilidades de desarrollo, constriñéndolo a funcionar

fundamentalmente como auxiliar de la importación. El nuevo Depósito tampoco solucionó los problemas económicos de explotación que arrastraban las franquicias arancelarias desde mediados del ochocientos. Inicialmente concedido en exclusiva a Cádiz, otros puertos lucharon por conseguir su propio Depósito Franco. Junto con el gaditano, en los años veinte los recintos de Barcelona, Bilbao y Santander crecieron y fueron acumulando nuevas competencias y funciones tanto en su gestión, con el desarrollo de los Consorcios, como en el ordenamiento aduanero, al aprobarse en 1927 una nueva Intervención, y en las actividades albergadas, principalmente tras el establecimiento de Ford en régimen franco. Estas novedades obligaron al Estado a sancionar en 1929 un nuevo recinto, la Zona Franca, para tratar de dar cabida legal a las operaciones que, en el límite del reglamento o fuera de él, se daban en los Depósitos.

Con las Zonas Francas parecía concluir el camino del comercio para conseguir el recinto franco definitivo. En ellas se permitía todo proceso de transformación y el establecimiento de cualquier industria, siempre que no perjudicara ninguna actividad del país. Conseguía también igualar o incluso privilegiar el tratamiento administrativo de las mercancías nacionales al tiempo que, mediante la posibilidad de disponer de un puerto específico de la franquicia, lograba escindir el procedimiento comercial del recinto franco respecto del ordinario. Por último, el Estado garantizaba la financiación de las Zonas, solucionando los problemas de recursos que incluso los Depósitos habían enfrentado en los años anteriores. Pero nada fue sencillo y el establecimiento de las Zonas terminó siendo frustrado. No fue tanto la Depresión de los años treinta ni las consecuencias del control de cambios y de la contingentación, caracterizados entonces por una decidida reciprocidad, efectos que además los recintos francos habían logrado superar con creces a mediados de esa década. Fueron la guerra y, fundamentalmente, el Estado surgido de ella quienes impidieron el desarrollo de la nueva institución.

La dictadura reprimió la actividad de Zonas y Depósitos Francos a lo largo de toda su existencia. Por medio de autoridades afines y de nuevas promociones de funcionarios, se aplicaron celosamente al régimen franco las prescripciones de su muy particular orientación económica. Las restricciones en materia de comercio exterior paralizaron la actividad de los recintos, mientras la casi totalidad de las empresas que solicitaron su establecimiento en una Zona fueron rechazadas. De esta suerte sólo de

libraron unas pocas industrias que, como SEAT en Barcelona, Citroën en Vigo o PDM Steel Co. en Cádiz, eran grandes firmas a las que poco o nada se les podía negar. El giro en la política económica española operado a partir de 1959, aparte de limitado y paulatino, apenas se dejó sentir en las Zonas Francas. La actitud de la Administración respecto de los recintos francos siguió siendo hasta bien entrada la década de 1980 de desconocimiento, desidia o incluso abierto rechazo.

Esta cerrazón impidió en concreto a la Zona Franca de Vigo desarrollar toda su potencialidad durante los años cincuenta y sesenta. El control de divisas y la Intervención de Aduanas imposibilitaron la libertad de movimientos de la que, necesariamente, debía alimentarse la actividad del recinto franco. Los obstáculos impuestos al grupo Huarte, a FEMSA o a Olympia, frustraron la creación de un sólido y diversificado tejido industrial entorno a la Zona Franca. Las carencias resultantes de esos impedimentos, ejemplificadas en el monocultivo industrial existente en la década de 1970, y la permanente reticencia de la Administración fueron incluso más graves en la etapa de crisis pues impidieron al Consorcio convertir la franquicia en una herramienta eficaz para reactivar la economía de Vigo y su área.

La adhesión a las Comunidades Europeas produjo *a priori* no pocas inquietudes y quebraderos de cabeza, y supuso la liquidación de toda actividad de transformación dentro de Depósitos y Zonas. Pero *a posteriori* demostró abrir un nuevo umbral de posibilidades para estos recintos. Con un claro ordenamiento dentro de los Regímenes Económicos Aduaneros, Zonas y Depósitos vieron asentarse sus competencias comerciales. Además, mientras no se superaran los límites establecidos, que fundamentalmente vetaban las actividades de transformación, estos recintos y sus entidades concesionarias podían abrir el abanico de sus funciones a todas aquellas que se encaminaran a la promoción de sus áreas de influencia. Con el marco de principios y normas provisto por las Comunidades Europeas, el desbloqueo de la Administración española alimentada por aquellas y los ingresos provistos por Citroën e INDUGASA la Zona Franca de Vigo pudo implementar el modelo de gestión ensayado por el recinto barcelonés. Desde comienzos de los noventa la *agencia de desarrollo* viguesa se ha aplicado en impulsar su faceta comercial y en promocionar su área económica mediante

la provisión de suelo y servicios comerciales y financieros a las empresas, además de participar activamente en las tareas urbanísticas de Vigo.

BIBLIOGRAFÍA

- AIXALÁ PASTÓ, José, *La Peseta y los precios: un análisis de largo plazo (1868-1995)*, Zaragoza, 1999
- ALBIÑANA GARCÍA-QUINTANA, César, “Las reformas tributarias legales en España, 1845-1995”, en DE LA TORRE, Joseba y GARCÍA-ZÚÑIGA, Mario (eds.), *Hacienda y crecimiento económico. La Reforma de Mon, 150 años después*, Madrid, 1998, pp.65-98
- ALCALÁ, Francisco y SUDRIÀ, Carles, “The Spanish economy during the First World War: a reassessment”, en *IV Congreso de las Asociación Española de Historia Económica*, Alicante, 1989
- ALDCROFT, Dereck H., *Historia de la economía europea (1914-1990)*, Barcelona, 1998
- ALEMANY I LLOVERA, Joan, *El port de Barcelona: historia i actualitat*, Barcelona, 1984
- ALEMANY I LLOVERA, Joan, *El port de Barcelona i l'economia catalana*, Barcelona, 1994,
- ALEMANY I LLOVERA, Joan, *El puerto de Barcelona: un pasado, un futuro*, Barcelona, 2002
- ALEMANY I PUJOL, Luís, *Zonas Francas*, Palma de Mallorca, 1918
- ALONSO CASTROVIEJO, Jesús Javier, “La agricultura riojana en la crisis finisecular”, en *BROCAR: Cuadernos de Investigación Histórica*, nº 23, 1999, pp. 147-166
- ALONSO OLEA, Eduardo José, “Dinámica empresarial en Vizcaya, 1914-1923. Una aproximación”, en *Revista de Historia Económica*, año XIII, nº 3, 1995, pp. 635-652
- ALTUBE, Juan de, “Posibilidades de establecer un puerto franco argentino en España”, en *Revista de Estudios Políticos*, nº 13-14, Madrid, 1944, pp. 539-576
- ÁLVAREZ DE EULATE, José María y MATEOS VALLINOTO, José, “Participación y coste de nuestra política arancelaria en el desarrollo económico español”, en *Economía Financiera Española*, nº 21, 1967, pp. 24-40
- ÁLVAREZ GÓMEZ-PALLETE, José María, “Transformación de mercancías bajo control aduanero: nuevo reglamento CEE”, en *Aduanas*, nº 344, 1984, pp. 49-50
- ÁLVAREZ GÓMEZ-PALLETE, José María, “España-CEE: el período transitorio arancelario”; en *Aduanas*, nº 352, 1986, pp. 17-21
- ALONSO AMAT, Fernando, *La boca tapada con agua*, Madrid, 1954
- ALONSO AMAT, Fernando, *Iris y el viento*, Madrid, 1957
- ANDERSON, Axel, “Location factor in the choice of free port sites”, en *Economic Geography*, vol. 10, nº 2, 1934, pp. 147-159
- ANES ÁLVAREZ DEL CASTRILLÓN, Gonzalo, “Exenciones y franquicias en los reinados de Carlos III y Carlos IV”, en *Hacienda Pública Española*, nº 108-109, 1987, pp. 101-115
- ARENCIBIA ROCHA, Juan, “Comercio de Estado”, *Información Comercial Española*, nº 440, 1970, pp. 155-165
- ARRANZ ESTEBAN, Antonio, “El Acuerdo Preferencial con la Comunidad Económica Europea y la renta de Aduanas”, en *Hacienda Pública Española*, nº 6-7, 1970, pp. 333-337
- AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe que eleva a las Cortes sobre el Proyecto de Ley de Zonas Francas*, Barcelona, 1915

- AYXELÁ, José, *El puerto de Barcelona: reseña histórica y datos relativos a dos de sus obras más importantes*, Madrid, 1915
- AZNAR GARCÍA, José Vicente, *La unificación de los pesos y medidas en España durante el siglo XIX: los proyectos para la reforma y la introducción del Sistema Métrico Decimal*, Valencia, 1999
- BARCIELA LÓPEZ, Carlos y GARCÍA GONZÁLEZ, Aurelio, “Un análisis crítico de las series estadísticas de los precios del trigo entre 1937 y 1980”, en *Agricultura y Sociedad*, nº 29, 1984, pp. 69-150
- BARTHEL-ROSA, Paulo Roberto, “Las preferencias y los países en desarrollo”, en ÁLVAREZ GÓMEZ-PALLETE, José María et alii, *La Aduana ante las Comunidades Europeas*, Madrid, 1984, pp. 91-104
- BELLVER, José, *Una política nacional de Zonas Francas*, Valencia, 1934
- BENAVIDES SALAS, Pablo, *La política comercial común*, Madrid, 1986
- BENGOCHEA CALVO, José María, “Un nuevo sistema arancelario para el fomento de las exportaciones: el Draw Back”, en *Información Comercial Española*, nº 381, 1965, pp. 125-135
- BENGOCHEA CALVO, José María, “Ayuda a los exportadores”, en *Información Comercial Española*, nº 419, 1968, pp. 137-151
- BENGOCHEA CALVO, José María, GUTIÉRREZ ESCUDERO, Gregorio y GARCÍA DÍEZ, Juan Antonio, “Comercio de importación no liberado ni globalizado”, *Información Comercial Española*, nº 439, 1970, pp. 169-175
- BENGOCHEA CALVO, José María e HIDALGO DE LA QUINTANA, Agustín, “El Arancel y los sistemas de fomento de la exportación en España”, en *Información Comercial Española*, nº 379, 1965, pp. 133-147
- BENGOCHEA CALVO, José María y JULIA DIEZ DE RIVERA, Camilo Javier, “Los regímenes del comercio de importación, el Comercio Liberado y el Comercio Globalizado”, *Información Comercial Española*, nº 438, 1970, pp. 117-134
- BERNÁRDEZ ROMERO, Bernardo, *Tratado de viguismo o Resumen histórico comentado de los diez últimos años de la Monarquía española en Vigo, 1921 a 1931*, 2 tomos, Vigo, 1932
- BERNÍS, Francisco, *Fomento de las exportaciones*, Barcelona, 1917
- BONET MARCO, Emilio, “El proceso de adhesión de España a las Comunidades Europeas. Situación actual y perspectivas”, en *Aduanas*, nº 321, 1980, pp. 41-46
- BONET MARCO, Emilio, “El Arancel de Aduanas Común”, en *Aduanas*, nº 348, 1985, pp. 45-50
- BONIN, Hubert, LUNG, Yannick y TOLLIDAY, Steven, *Ford, The european history, 1903-2003*, 2 volúmenes, Paris, 2003
- BOROWSKY, Peter, Hamburg und der Freihafen. Wirtschaft und gesellschaft, 1888-1914, en BOROWSKY, Peter, *Schlaglichter historischer Forschung. Studien zur deutschen Geschichte im 19. Und 20. Jahrhundert*, Hamburgo, 2005, pp. 109-137
- BOTELLA LÓPEZ DEL CASTILLO, Juan e INGELMO PINILLA, Joaquín, “El régimen de Tráfico de Perfeccionamiento Activo”, en *Aduanas*, nº 270-271, 1976, pp. 17-25

- BOTELLA LÓPEZ DEL CASTILLO, Juan e INGELMO PINILLA, Joaquín, “El Tráfico de Perfeccionamiento y su influencia en la competitividad de los productos españoles”, en *Hacienda Pública Española*, nº 49, 1977, pp. 107-123
- BOURGON TINAO, Luís Pablo, *Los Puertos Francos y el Régimen Especial de Canarias*, Madrid, 1982
- BUERBA, Miguel, “Negociaciones España – Mercado Común Europeo”, en *Aduanas*, nº 284, 1977, pp. 7-8
- BUIGUES, Pierre, JACQUEMIN, Alexis and SAPIR, André, “Complementaries and conflicts in EC microeconomic policies”, en *European policies on competition, trade and industry: conflict and complementarities*, Gloucestershire, 1995
- BUSTAMANTE, Miguel Ángel, “Comercio exterior: el crédito documentario como instrumento de pago”, en *Estrategia Financiera*, nº 190, 2002, pp. 23-32
- CABANA, Francesc, *Caixes i bancs de Catalunya*, Barcelona, 1994, 4 volúmenes
- CABANELAS OMIL, José y VAAMONDE LISTE, Antonio, *Las empresas gacela de Galicia*, Vigo, 1995
- CALATAYUD GINER, Salvador, “La crisis agraria de finales del siglo XIX en Europa”, en *Agricultura y Sociedad*, nº 43, 1987, pp. 163-172
- CALLE SÁIZ, Ricardo, “Los aspectos fiscales de los Ajustes Fiscales de Frontera”, en *Información Comercial Española*, nº 430, 1969, pp. 51-60
- CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO Y NAVEGACIÓN DE BARCELONA, “Informe”, original de 1901, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe que eleva a las Cortes sobre el Proyecto de Ley de Zonas Francas*, Barcelona, 1915, pp. 315-318
- CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO Y NAVEGACIÓN DE BARCELONA, *Memoria de 1912*, Barcelona, 1913
- CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO DE SEVILLA, “Zonas neutrales”, original de 1914, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe que eleva a las Cortes sobre el Proyecto de Ley de Zonas Francas*, Barcelona, 1915, pp. 405-411
- CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO E INDUSTRIA DE ZARAGOZA, *Las Zonas Neutrales*, Zaragoza, 1914
- CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE BILBAO, “La Cámara de Comercio de Bilbao y las Zonas Neutrales”, original de 1915, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe que eleva a las Cortes sobre el Proyecto de Ley de Zonas Francas*, Barcelona, 1915, pp. 504-509.
- CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE OVIEDO, *Las Zonas Francas. En defensa de vitales intereses de la Patria y de las hullas y siderurgia nacionales*, Oviedo, 1915
- CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE VALENCIA, *Zonas Francas. Algunos datos y opiniones sobre las mismas*. Valencia, 1915

- CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE VIGO, *Vigo ante el II Congreso Nacional del Comercio Español de Ultramar*, Vigo, 1929
- CÁMARA OFICIAL DE INDUSTRIA, COMERCIO Y NAVEGACIÓN DE VIGO, *Memoria comercial de 1944*, Vigo, 1945
- CÁMARA OFICIAL DE INDUSTRIA, COMERCIO Y NAVEGACIÓN DE VIGO, *Memoria de 1946*, Vigo, 1947
- CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO E INDUSTRIA DE ZARAGOZA, *Las Zonas Neutrales*, Zaragoza, 1914
- CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO E INDUSTRIA DE ZARAGOZA, *Informe de las Entidades Económicas Aragonesas contra la concesión de puertos francos*, Zaragoza, 1916
- CÁMARA OFICIAL DE INDUSTRIA DE BARCELONA, *Informe sobre el Proyecto de Ley de Zonas Francas*, Barcelona, 1915
- CARMONA BADÍA, Xoán, “Crisis y transformación de la base industrial gallega”, en NADAL I OLLER, Jordi y CARRERAS I ODRIÓZOLA, Albert (Coord.), *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX-XX)*, Barcelona, 1990, pp. 23-48
- CARNONA BADÍA, Xoán, “Recursos, organización y tecnología en el crecimiento de la industria española de conservas de pescado, 1900-1936”, en CATALÁN, Jordi y NADAL I OLLER, Jordi (eds.), *La cara oculta de la industrialización española. La modernización de los sectores no líderes (siglos XIX y XX)*, Madrid, 1994, pp. 127-162
- CARMONA BADÍA, Xoán, “Da sardiña ao automóbil; unhas notas sobre a industria viguesa do século XX”, en VÁZQUEZ VICENTE, Xosé, *Vigo, economía e sociedade*, Vigo, 2003
- CARMONA BADÍA, Xoán, “José Ramón Curbera Fernández, 1870-1937. Bater marcas e abrir mercados: de precursor do ciclismo a líder da industria”, en CARMONA BADÍA, Xoán (coord.), *Empresarios de Galicia*, A Coruña, 2006, pp. 283-301
- CARMONA BADÍA, Xoán, “José Fernández López, 1904-1986. De Lugo a Capetón: a traxectoria empresarial do Grupo Fernández”, en CARMONA BADÍA, Xoán (coord.), *Empresarios de Galicia*, A Coruña, 2006, pp. 433-459
- CARMONA BADÍA, Xoán y ALONSO ÁLVAREZ, Luís, “La configuración del tejido empresarial de Galicia (1880-2002)”, en GARCÍA RUIZ, José Luís y MANERA ERBINA, Carlos Pablo (eds.), *Historia empresarial de España: un enfoque regional en profundidad*, Madrid, 2006, pp. 281-314
- CARMONA BADÍA, Xoán y NADAL I OLLER, Jordi, *El empeño industrial de Galicia. 250 años de historia, 1750-2000*, Fundación Pedro Barrié de la Maza, A Coruña, 2005
- CARNERO i ARBAT, Teresa, *Expansión vinícola y atraso agrario (1870-1900). La viticultura española durante la gran depresión*, Madrid, 1980
- CARRERAS, Albert y TAFUNELL, Xavier, *Estadísticas históricas de España, Siglos XIX-XX*, 3 Volúmenes, Bilbao, 2005

- CASADO SOTO, José Luís, *El Depósito Franco y el puerto de Santander. 75 aniversario, 1923-1998*, Santander, 1998
- CATALÁN I VIDAL, Jordi, “La creación de la ventaja comparativa en la industria automovilística española, 1898-1996”, en *Revista de Historia Industrial*, nº 18, 2000, pp. 113-154
- CATALÁN I VIDAL, Jordi, “La SEAT del desarrollo, 1948-1972”, en *Revista de Historia Industrial*, nº 30, 2006, pp. 143-187
- CATALÁN I VIDAL, Jordi, “La primera crisis de SEAT: el veto a General Motors y la compra de AUTHI a British Leyland (1972-1976)”, en *Investigaciones de Historia Económica*, nº 9, 2007, pp. 141-172
- CATALÁN I VIDAL, Jordi, SUDRIÀ I TRIAY, Carles y TIRADO FABREGAT, Daniel, A., “Peseta y protección: el debate historiográfico”, en SUDRIÀ, Carles y TIRADO, Daniel A., *Peseta y protección: comercio exterior, moneda y crecimiento económico en la España de la Restauración*, Barcelona, 2001, pp. 11-42
- CEBRIÁN VILLAR, Mar, “La mano visible del Estado frente a la mano invisible en la planificación indicativa franquista: la política de Polos en Castilla y León, 1964-1975”, en *IX Congreso Internacional de la Asociación Española de Historia Económica*, Murcia, 2009
- CHECA MARTÍNEZ, Miguel, “Las transferencias de crédito en el Derecho del comercio internacional”, en *Revista de Derecho Bancario y Bursátil*, nº 53, 1994, pp. 109-138
- CLAVIJO HERNÁNDEZ, Francisco, “Los Puertos, Zonas y Depósitos Francos en el Derecho español”, en *Hacienda Pública Española*, nº 60, 1979, pp. 213-236
- COLOMÉ FERRER, Josep, “El sector vitícola español durante la segunda mitad del siglo XIX y primer tercio del XX: el impacto de la demanda francesa, la crisis ecológica y el cambio técnico”, en CARMONA, Juan, COLOMÉ, Josep, PAN-MONTOJO, Juan y SIMPSON, James (eds.), *Viñas, bodegas y mercados. El cambio técnico en la vitivinicultura española 1850-1936*, Zaragoza, 2001, pp. 39-61
- CONSORCIO DEL DEPÓSITO FRANCO DE BILBAO, *Memoria de 1919*, Bilbao, 1920
- CONSORCIO DEL DEPÓSITO FRANCO DE BILBAO, *Memoria de 1920*, Bilbao, 1921
- CONSORCIO DEL DEPÓSITO FRANCO DE BILBAO, *Memoria del primer semestre de 1921*, Bilbao, 1921
- CONSORCIO DEL DEPÓSITO FRANCO DE BILBAO, *Memoria del primer semestre de 1922*, Bilbao, 1922
- CONSORCIO DEL DEPÓSITO FRANCO DE BILBAO, *Memoria del segundo semestre de 1922*, Bilbao, 1923
- CONSORCIO DEL DEPÓSITO FRANCO DE BILBAO, *Memoria del primer semestre de 1923*, Bilbao, 1923
- CONSORCIO DEL DEPÓSITO FRANCO DE BILBAO, *Memoria del segundo semestre de 1923*, Bilbao, 1924

CONSORCIO DEL DEPÓSITO FRANCO DE BILBAO, *Memoria del primer semestre de 1925*, Bilbao, 1925

CONSORCIO DEL DEPÓSITO FRANCO DE BILBAO, *Memoria del segundo semestre de 1925*, Bilbao, 1926

CONSORCIO DEL DEPÓSITO FRANCO DE BILBAO, *Memoria del segundo semestre de 1926*, Bilbao, 1927

CONSORCIO DEL DEPÓSITO FRANCO DE BILBAO, *Memoria del primer semestre de 1927*, Bilbao, 1927

CONSORCIO DEL DEPÓSITO FRANCO DE BILBAO, *Memoria del primer semestre de 1928*, Bilbao, 1928

CONSORCIO DEL DEPÓSITO FRANCO DE BILBAO, *Memoria del segundo semestre de 1931*, Bilbao, 1932

CONSORCIO DEL DEPÓSITO FRANCO DE BILBAO, *Memoria del segundo semestre de 1932*, Bilbao, 1933

CONSORCIO DEL DEPÓSITO FRANCO DE BILBAO, *Memoria de 1935*, Bilbao, 1935

CONSORCIO DEL DEPÓSITO FRANCO DE BILBAO, *El Depósito Franco de Bilbao a los quince años de su creación*, Bilbao, 1935

CONSORCIO DEL DEPÓSITO FRANCO DE BILBAO, *Memoria de 1940*, Bilbao, 1940

CONSORCIO DEL DEPÓSITO FRANCO DE BILBAO, *Memoria de 1941*, Bilbao, 1941

CONSORCIO DEL DEPÓSITO FRANCO DE BILBAO, *Memoria de 1942*, Bilbao, 1942

CONSORCIO DEL DEPÓSITO FRANCO DE BILBAO, *Memoria de 1944*, Bilbao, 1944

CONSORCIO DEL DEPÓSITO FRANCO DE BILBAO, *Memoria de 1945*, Bilbao, 1945

CONSORCIO DEL DEPÓSITO FRANCO DE BILBAO, *Memoria de 1946*, Bilbao, 1946

CONSORCIO DEL DEPÓSITO FRANCO DE BILBAO, *Memoria de 1947*, Bilbao, 1947

CONSORCIO DEL PUERTO FRANCO DE BARCELONA, *Memoria de los trabajos realizados durante los años 1926-1927*, Barcelona, 1928

CONSORCIO DEL PUERTO FRANCO DE BARCELONA, *Memoria de los trabajos realizados durante el año 1928*, Barcelona, 1929

CONSORCIO DEL PUERTO FRANCO DE BARCELONA, *Memoria anual de la Zona Franca de Barcelona, 1929*, Barcelona, 1930

CONSORCIO DEL PUERTO FRANCO DE BARCELONA, *Memoria correspondiente al año 1930*, Barcelona, 1931

CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE BARCELONA, *Memoria correspondiente a los años 1931-1932*, Barcelona, 1933

CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE BARCELONA, *Memoria correspondiente a los años 1933-1934*, Barcelona, 1935

CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE BARCELONA, *Memoria de 1939-1944*, Barcelona, 1945

- CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE BARCELONA, *Memoria de 1961, 1962, 1963 y 1964*, Barcelona, 1965
- CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE CÁDIZ, *Estudio económico-industrial sobre el establecimiento y desarrollo de la Zona Franca de Cádiz*, Cádiz, 1946
- CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE CÁDIZ, *Memoria correspondiente al año 1946*, Cádiz, 1946
- CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE CÁDIZ, *Lo que podrían ser las Zonas Francas Internacional y Argentina en la bahía de Cádiz*, Cádiz, 1948
- CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *Estatuto Fundacional*, Vigo, 1949
- CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *Estudio del Abrigo del Puerto*, Vigo, 1950
- CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *Memoria explicativa de la organización comercial e industrial que el consorcio se propone establecer en la zona franca de Vigo*, Vigo, 1950
- CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *Memoria Técnica*, Vigo, 1950
- CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *Reglamento Orgánico*, Vigo, 1950
- CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *Datos para el Estudio del posible establecimiento de una Refinería de petróleo en Vigo*, Vigo, 1953
- CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *Memoria Técnica Adicional*, Vigo, 1953
- CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *Descripción de las Obras en Proyecto*, Vigo, 1954
- CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *Organización del Consorcio de la Zona Franca de Vigo*, Vigo, 1954
- CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *Memoria Económica de 1979*, Vigo, 1979
- CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *Informe sobre las industrias instaladas en la Zona Franca de Vigo*, Vigo, 1984
- CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *Informe y memoria sobre antecedentes, situación y perspectivas del Consorcio de la Zona Franca de Vigo*, Vigo, 1984
- CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *La Zona Franca de Vigo y los servicios portuarios*, Vigo, 1985
- COMÍN COMÍN, Francisco, “Los economistas clásicos y los políticos liberales ante los problemas de la economía española (1808-1874)”, en FUENTES QUINTANA, Enrique (Dir.), *Economía y economistas españoles*, volumen 4, Barcelona, 2000, pp. 621-703
- COMISIÓN ESPECIAL DE LA ZONA NEUTRAL, “Memoria de la Comisión para señalar los límites de la Zona Neutral”, original de 1901, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe que eleva a las Cortes sobre el Proyecto de Ley de Zonas Francas*, Barcelona, 1915, pp. 250-273
- COROMINAS MONTAÑA, Pedro, *Las Zonas Neutrales como instrumento de la economía nacional*, Madrid, 1915
- COROMINAS MONTAÑA, Pedro, *Apología de Barcelona i altres escrits*, Barcelona, 1989
- CORONA, Gabriel, “La agricultura en Europa y el nacimiento de la crisis agraria (1880-1914)”, en *Agricultura y Sociedad*, nº 70, 1994, pp. 279-292

- COSTAS COMESAÑA, Antón, *Apogeo del Liberalismo en 'La Gloriosa': la reforma económica en el Sexenio Liberal (1868-1874)*, Madrid, 1988
- COSTAS COMESAÑA, Antón, “El librecombio, la industrialización y sus desencantos: argumentos a favor del proteccionismo en la segunda mitad del XIX”, en BEL, Germà y ESTRUCH, Alejandro (Coord.), *Industrialización en España: entusiasmos, desencantos y rechazos*, Madrid, 1997, pp. 205-226
- COSTAS COMESAÑA, Antón, “Industrialización y cuestión arancelaria en España. Reflexiones en torno al liberalismo de Laureano Figuerola”, en FUENTES QUINTANA, Enrique (Dir.), *Economía y economistas españoles*, volumen 4, Barcelona, 2000, pp. 459-482
- CRÉDITO Y DOCKS DE BARCELONA, *Memoria leída en la Junta General de Accionistas celebrada el 26 de marzo de 1946*, Barcelona, 1946
- CRÉDITO Y DOCKS DE BARCELONA, *Memoria leída en la Junta General de Accionistas celebrada el 25 de abril de 1947*, Barcelona, 1947
- CRÉDITO Y DOCKS DE BARCELONA, *El cese de esta entidad como arrendataria de los servicios del Depósito Franco de Barcelona*, Barcelona, 1947
- CRUZ AMORÓS, Miguel, “Implicaciones fiscales de la adhesión de España a las Comunidades europeas. El IVA y perspectivas de armonización”, en *Hacienda Pública Española*, nº 110-111, 1988, pp. 279-287
- DE LA LLAVE LARRA, Joaquín, “Franquicias Aduaneras y perfeccionamiento del mercado interior”, en *Aduanas*, nº 361, 1988, pp. 47-53
- DE LA PINTA LEAL, Manuel, *Al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda, en solicitud de que le sea aprobado al Consorcio de la Zona Franca de Cádiz el plan de instalaciones y obras que de constituir la zona extra-aduanera atribuida a Cádiz por Real-Decreto Ley de 11 de junio de 1929*, Cádiz, 1933
- DE LA TORRE, Joseba, “Instituciones, empresarios y mercado: la industrialización de Navarra bajo el franquismo”, en *Revista de Historia Industrial*, nº 27, 2005, pp. 121-160
- DE LUXÁN MELÉNDEZ, Santiago y BERGASA PERDOMO, Óscar, “Puertos Francos e industrialización en Canarias. Un debate abierto: El caso de la producción azucarera en 1884-1892”, en RUMEU DE ARMAS, Antonio y DE BÉTHENCOURT MASSIEU, Antonio (Coord.), *Anuario de Estudios Atlánticos*, Madrid – Las Palmas, 2004, pp. 625-672
- DÍAZ CANALEJA, Juan, *Castilla y las Zonas Neutrales*, Madrid, 1915
- DÍAZ MORLÁN, Pablo, *Los Ybarra. Una dinastía de empresarios, 1801-2001*, Madrid, 2002
- DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE BARCELONA, “Informe”, original de 1901, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe que eleva a las Cortes sobre el Proyecto de Ley de Zonas Francas*, Barcelona, 1915, pp. 285-292
- DONNET PAREJA, Baldomero, “Los Puertos de Interés General”, en *Revista de Obras Públicas*, año 58, nº 1796, 1910, pp. 85-86

- DONNET PAREJA, Baldomero, “Los Puertos Francos”, en *Revista de Obras Públicas*, año 63, nº 2060, 1915, pp. 137-142
- EGUIDAZU PALACIOS, Fernando, *Intervención monetaria y control de cambios en España (1900-1977). Orígenes y evolución del control de cambios en España*. Madrid, 1978
- EIROA VILLARNOVO, Francisco Javier, “El Impuesto sobre el Valor Añadido y su incidencia en la imposición indirecta española”, en *Hacienda Pública Española*, nº 99, 1986, pp. 41-51
- EL FARO DE VIGO, “Las Zonas Neutrales”, original de 1915, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe que eleva a las Cortes sobre el Proyecto de Ley de Zonas Francas*, Barcelona, 1915, pp. 430-432
- ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos Francos. Puertos de Marsella, Génova y Barcelona*, Barcelona, 1901
- ELÍAS DE MOLÍNS, José, “Puertos Francos”, en *Revista de Obras Públicas*, nº 48, 1901, pp. 431-441
- ELÍAS DE MOLÍNS, José, *Puertos y Zonas Francas*, Barcelona, 1915
- ESCUADERO GUTIÉRREZ, Antonio, “La minería vizcaína durante la primera guerra mundial”, en *Revista de Historia Económica*, año IV, nº 2, 1986, pp. 365-388
- ESPIDO BELLO, María do Carme, “Las relaciones comerciales hispano-portuguesas, 1850-1914”, en DE LA MACORRA Y CANO, Luís Fernando y BRANDAO ALVES, Manuel (coord.), *La economía ibérica: una fértil apuesta de futuro*, Mérida, 1999, pp. 157-196
- ESPIDO BELLO, María do Carme, “Las aduanas de la Raya hispano-portuguesa: su importancia en el comercio bilateral a lo largo del período 1854-1914”, en VV. AA., *La Raya luso-española. Relaciones hispano-portuguesas del Duero al Tajo. Actas del Congreso Internacional “Salamanca, punto de encuentro”*, Ciudad Rodrigo, 2002, pp. 111-151
- ESTAPÉ RODRÍGUEZ, Fabián, *La reforma tributaria de 1845*, Madrid, 1971
- ESTAPÉ RODRÍGUEZ, Fabián, “Los problemas actuales de la economía española”, en ROS HOMBRAVELLA, Jacint (Ed.) *Trece economistas españoles ante la economía española*, Oikos-Tau, Barcelona, 1975, original de 1958, pp. 29-51
- ESTAPÉ RODRÍGUEZ, Fabián, *Sin acuse de recibo*, Barcelona, 2000
- ESTAPÉ TRIAY, Salvador, “Estrategia y organización de una filial: el caso de Ford Motor Company en España, 1920-1954”, en *Fundación Empresa Pública*, Programa de Historia Económica, Documento de Trabajo nº 9.807, Madrid, 1998
- ESTAPÉ TRIAY, Salvador, “Del Fordismo al Toyotismo: una aproximación al caso de Motor Ibérica: perspectiva histórica 1920-1995”, en *Economía Industrial*, nº 315, 1997, pp. 185-195
- FARRAR, Marjorie M., “Preclusive purchases: politics and economic warfare in France during the First World War”, en *The Economic History Review*, vol. 2, nº 1, 1973, pp. 117-133
- FERNÁNDEZ CLEMENTE, Eloy, “Mariano Navarro Rubio”, en FUENTES QUINTANA, Enrique (ed.), *La Hacienda en sus Ministros. Franquismo y democracia*, Zaragoza, 1997, pp. 53-90
- FERNÁNDEZ DE PINEDO FERNÁNDEZ, Emiliano, *Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco*, México DF, 1974

- FERRNÁNDEZ DE PINEDO FERNÁNDEZ, Emiliano, “Desarrollo, crisis y reconversión de la siderurgia española a través de una empresa vizcaína, AHV (1929-1996)”, en *Ekonomiaz*, nº 54, 2003, pp. 28-51
- FERNÁNDEZ HIDALGO, María del Carmen y GARCÍA RUIPÉREZ, Mariano, “El comercio trigoero y las Juntas Locales (1932-1934). Organización y tipología documental”, en *Agricultura y Sociedad*, nº 56, 1990, pp. 291-322
- FERNÁNDEZ PÉREZ, Paloma, “La empresa familiar y el ‘síndrome de Buddenbrook’ en la España contemporánea: el caso Rivièrre (1860-1979)”, en GUTIÉRREZ I POCH, Miquel (coord.), *La industrialización y el desarrollo económico de España: Homenaje al doctor Jordi Nadal*, vol. II, Barcelona, 1999, pp. 1398-1416
- FERNÁNDEZ PÉREZ, Paloma, “Empresas familiares y acuerdos cooperativos en el metal español: el caso de las industrias del alambre de hierro y acero (1880-1974)”, en *Investigaciones de Historia Económica*, nº 4, 2006, pp. 51-76
- FERNÁNDEZ PÉREZ, Paloma, “Hilos de metal. La industria del alambre de hierro y de acero en España (1856-1935)”, en *Revista de Historia Industrial*, nº 27, 2005, pp. 165-191
- FERNÁNDEZ SUÁREZ, Álvaro, “Regímenes Aduaneros específicos de la CEE”, en *Hacienda Pública Española*, nº 96, 1985, pp. 387-418
- FERRAZZA, Marco, “Cesare Saldini e l’industria molitoria”, en *Storia in Lombardia*, nº 6, 1987, pp. 75-101
- FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, *Los dos primeros meses de fusión*, Barcelona, 1889
- FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, *El Economista Español*, Barcelona, 1890
- FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, *Memoria de 1898*, Barcelona, 1899
- FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, “Exposición Elevada al Sr. Presidente del Consejo de Ministros”, original de 1899, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe que eleva a las Cortes sobre el Proyecto de Ley de Zonas Francas*, Barcelona, 1915, pp. 224-233
- FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, “Informe al cuestionario del Ministerio de Hacienda”, original de 1901, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe que eleva a las Cortes sobre el Proyecto de Ley de Zonas Francas*, Barcelona, 1915, pp. 302-315
- FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, *Memoria de 1900*, Barcelona, 1901
- FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, *Memoria de 1902*, Barcelona, 1903
- FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, *La cuestión de las Zonas Neutrales*, Barcelona, 1903
- FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, *Informe sobre el Proyecto de Ley autorizando el establecimiento de Depósitos Francos*, Barcelona, 1903
- FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, *Memoria de 1903*, Barcelona, 1904
- FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, *Memoria de 1904*, Barcelona, 1905
- FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, *Memoria de 1910*, Barcelona, 1911

- FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, *Informe que eleva la Junta de esta Sociedad a la Comisión Parlamentaria, nombrada para dictaminar sobre el Proyecto de Ley autorizando el establecimiento de los Depósitos Francos*, Barcelona, 1911
- FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, *Memoria de 1911*, Barcelona, 1912
- FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, *Memoria de 1912*, Barcelona, 1913
- FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, *Informe del Fomento del Trabajo Nacional ante la Comisión Parlamentaria sobre el Proyecto de Ley del Excmo. Sr. Ministro de Hacienda, proponiendo el establecimiento de Zonas Francas*, Barcelona, 1915
- FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, *Memorándum*, Barcelona, 1915
- FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, *Memoria de 1915*, Barcelona, 1916
- FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL, *Memoria de 1916*, Barcelona, 1917
- FONTANA i LÁZARO, Josep, *Hacienda y Estado en la crisis final del Antiguo Régimen español: 1823-1833*, Madrid, 1973
- FONTANA i LÁZARO, Josep, *La Revolución liberal. Política y Hacienda en 1833-1845*, Madrid, 1977
- FOREMAN-PECK, James, *Historia económica mundial. Relaciones económicas internacionales desde 1850*, Madrid, 1995
- FRADERA, Josep María, *Industria i mercat. Les bases comercials de la industria catalana moderna*, Barcelona, 1987
- FRAX ROSALES, Estefanía, *Puertos y comercio de cabotaje en España: 1857-1934*, Madrid, 1981
- FRAX ROSALES, Esperanza, *El mercado interior y los principales puertos, 1857-1920*, Madrid, 1987
- FUÁ, Giorgio, *Lo sviluppo economico in Italia*, Milán, 1992
- FUENTES QUINTANA, Enrique, “La exportación en el desarrollo económico español”, *Información Comercial Española*, n° 346, 1962, pp. 125-136
- GALLEGO MARTÍNEZ, Domingo y PINILLA NAVARRO, Vicente, “Del librecambio matizado al proteccionismo selectivo: el comercio exterior de productos agrarios y alimentos en España entre 1849-1935”, en *Revista de Historia Económica – Journal of Iberian and Latin American Economic History*, año 14, n° 2, 1996, pp. 371-420
- GÁMIR CASARES, Luís, “La exportación, el Tráfico de Perfeccionamiento y el concepto de protección efectiva”, en *Información Comercial Española*, n° 442, 1970, pp. 77-78
- GARCÍA DE ZÚÑIGA, E., “Generalidades sobre los Puertos Francos”, en *Revista de Obras Públicas*, n° 57, 1909, pp. 607-608 y 620-622
- GARCÍA DELGADO, José Luís, “Prosperidad y crisis en la industria española entre 1914 y 1922. Una reconsideración”, en ANES ÁLVAREZ DEL CASTRILLÓN, Gonzalo, ROJO DUQUE, Luís Ángel y TEDDE DE LORCA, Pedro (eds.), *Historia económica y pensamiento social*, Madrid, 1983, pp. 539-560
- GARCÍA DELGADO, José Luís y ROLDÁN, Santiago, “Hacia un nuevo equilibrio exterior de la economía española, 1960-72”, en ROS HOMBRABELLA, Jacint (Ed.) *Trece economistas españoles ante la economía española*, Oikos-Tau, Barcelona, 1975, pp. 263-284

- GARCÍA DOMINGO, Enrique, “El impacto de la primera guerra mundial en la marina mercante española: un apunte sobre el caso catalán (1914-1922)”, en *TST: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 13, 2007, pp. 122-144
- GARCÍA HERMOSO, José Miguel, “Una experiencia de gestión en la Empresa Pública: el Grupo INI 1983-1987”, *Hacienda Pública Española*, 110-111, 1988, pp. 87-98
- GARCÍA RUIZ, José Luís (coord.), *Sobre ruedas. Una historia crítica de la industria del automóvil en España*, Madrid, 2003
- GARCÍA-ZÚÑIGA, Mario, “El desarrollo antes del desarrollismo. Álava, 1936-1970”, en *IX Congreso Internacional de la Asociación Española de Historia Económica*, Murcia, 2008
- GARRIDO RODRÍGUEZ, Jaime, *El puerto de Vigo. Síntesis Histórica*, Vigo, 1996
- GARRIGUES DÍAZ-CAÑABATE, Antonio, “Créditos e inversiones extranjeras en España”, *Conferencia pronunciada ante la American Chamber of Commerce in Spain*, Madrid, 1956
- GIRÁLDEZ RIVERO, Jesús, “Revisitando el nudo gordiano: el desarrollo de la congelación en la pesca gallega (1960-1970)”, en *Áreas: Revista de Ciencias Sociales*, nº 27, 2008, pp. 69-79
- GIRÁLDEZ RIVERO, Xesús, “Eugenio Fadrique González, 1879-1971. A capacidade para os negocios”, en CARMONA BADÍA, Xoán (coord.), *Empresarios de Galicia. Volume 2*, A Coruña, 2009, pp. 335-361
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio y SAN ROMÁN LÓPEZ, Elena, “Transportes y comunicaciones”, en CARRERAS I ODRIOZOLA, Albert y TAFUNELL SAMBOLA, Xavier (coord.), *Estadísticas históricas de España: siglos XIX-XX*, vol. 2, Madrid, 2005, pp. 509-572
- GRAELL, Guillermo, *Historia del Fomento del Trabajo Nacional*, Barcelona, 1911
- GRAELL, Marcelino, *Las Zonas Francas. Su importancia para Barcelona*, Barcelona, 1914
- GRUPO de ESTUDIOS de HISTORIA RURAL, *Estadísticas históricas de la producción agraria española, 1850-1936*, Madrid, 1991
- GUIMERÁ RAVINA, Agustín, “El sistema portuario español (siglos (XIX-XX): perspectivas de investigación”, en ROMERO MUÑOZ, Dolores y GUIMERÁ RAVINA, Agustín (coord.), *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX): Actas del Coloquio Internacional del Sistema Portuario Español*, Madrid, 1995, pp. 125-142
- GUTIÉRREZ, Carlos, “Peugeot-Citroën y el futuro”, en *Aduanas*, nº 246-247, 1974, pp. 26-27
- GUTIÉRREZ CUADRADO, Juan y PESET REIG, José Luís, *Metro y kilo: el sistema métrico decimal en España*, Madrid, 1997
- GUTIÉRREZ ESCUDERO, Gregorio y BENGOCHEA CALVO, José María, “El Arancel (I)”, *Información Comercial Española*, nº 442, 1970, pp. 91-103
- GWINNER, Arturo, “La política comercial de España en los últimos decenios”, en ESTAPÉ, Fabián, *Textos olvidados*, Madrid, 1973, pp. 253-333 [original de 1892]
- HARDACH, Gerd, *La Primera Guerra Mundial, 1914-1918*, Barcelona, 1986
- HARRISON, R. J., “Catalan business and the loss of Cuba, 1898-1914”, en *The Economic History Review*, vol. 27, nº 3, 1974, pp. 431-441

- HERNÁNDEZ ARMENTEROS, Salvador, “Empresas y empresarios españoles en la exportación de aceite de oliva, 1900-1936. Especial referencia al mercado noruego de conservas de pescado”, en *Revista de Historia Económica*, año XIX, nº 2, 2001, pp. 383-414
- HIDALGO DE LA QUINTANA, Agustín, “El problema del adeudo de las mermas en el Régimen de Admisión Temporal y en el Régimen de Reposición con Franquicia Arancelaria!”, en *Información Comercial Española*, nº 358, 1963, pp. 159-161
- HINE, Robert C., *The political economy of European trade: an introduction to the trade policies of the EEC*, Brighton, 1985
- HORTA PARDO, Constantino, “La política económica de España y los puertos francos, I”, *Avisador Comercial*, La Habana, 5 de abril de 1915
- INGELMO PINILLA, Joaquín, “Comentarios a la nueva regulación sobre Tráfico de Perfeccionamiento”, en *Aduanas*, nº 258-259, 1975, pp. 31-36
- INGELMO PINILLA, Joaquín, “El Tráfico de Perfeccionamiento Pasivo en el derecho comparado y en la legislación española”, en *Aduanas*, nº 293-294, 1978, pp. 9-13
- INSTITUTO GEOGRÁFICO, CATASTRAL Y DE ESTADÍSTICA, *Anuario Estadístico de España de 1929*, Presidencia del Consejo de Ministros, Madrid, 1929
- INSTITUTO GEOGRÁFICO, CATASTRAL Y DE ESTADÍSTICA, *Anuario Estadístico de España de 1931*, Presidencia del Consejo de Ministros, Madrid, 1931
- INSTITUTO GEOGRÁFICO, CATASTRAL Y DE ESTADÍSTICA, *Anuario Estadístico de España de 1934*, Presidencia del Consejo de Ministros, Madrid, 1934
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA, *Anuario Estadístico de España de 1943*, Ministerio de Trabajo, Madrid, 1943
- IRWIN, Douglas A., “Free trade and protection in nineteenth century Britain and France revisited: a comment on Nye”, en *The Journal of Economic History*, vol. 53, nº 1, 1993, pp. 146-152
- JANÉ SOLÀ, Josep, “Los frenos al desarrollo económico español”, original de 1972, en ROS HOMBRAVELLA, Jacint (Ed.) *Trece economistas españoles ante la economía española*, Oikos-Tau, Barcelona, 1975
- JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE BARCELONA, “Exposición al Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas”, original de 1900, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe que eleva a las Cortes sobre el Proyecto de Ley de Zonas Francas*, Barcelona, 1915, pp. 235-238
- JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE BARCELONA, “Exposición al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda”, original de 1900, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe que eleva a las Cortes sobre el Proyecto de Ley de Zonas Francas*, Barcelona, 1915, pp. 239-241
- JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE BARCELONA, “Contestación al interrogatorio del Ministerio de Hacienda”, original de 1901, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe que eleva a las Cortes sobre el Proyecto de Ley de Zonas Francas*, Barcelona, 1915, pp. 274-285
- KREININ, Mordechai E., *Trade relations of the EEC: an empirical investigation*, New York, 1974

- KRIEDTE, Peter, *Feudalismo tardío y capital mercantil: líneas maestras de la historia económica europea desde el siglo XVI hasta finales del XVIII*, Barcelona, 1982
- LACALLE, José María, “Política empresarial de exportación”, en *Información Comercial Española*, nº 380, 1965, pp. 117-124
- LANA BERSAIN, José Miguel, “Progresos y regresos en la vitivinicultura navarra: la acción pública y sus contextos sociales (1850-1936)”, en CARMONA, Juan, COLOMÉ, Josep, PAN-MONTOJO, Juan y SIMPSON, James (eds.), *Viñas, bodegas y mercados. El cambio técnico en la vitivinicultura española 1850-1936*, Zaragoza, 2001, pp. 275-299
- LANGER, Erick D. y HAMES, Gina L., “Commerce and credit on the periphery: Tarija Merchants, 1830-1914”, en *The Hispanic American Historical Review*, vol. 74, nº 2, 1994, pp. 285-316
- LAPUENTE, Fermín, “El Tráfico de Perfeccionamiento: su puesta al día”, en *Aduanas*, nº 274-275, 1976, pp. 33-40
- LEBRANCÓN NIETO, Joseba y CARMONA BADÍA, Xoán, “Enrique Lorenzo Docampo, 1892-1981. Un vigués de aceiro”, en CARMONA BADÍA, Xoán (coord.), *Empresarios de Galicia. Volume 2*, A Coruña, 2009, pp. 399-431
- LEE, Robert, “Configuring the region: maritime trade and port-hinterland relations in Bremen, 1815-1914”, en *Urban History*, vol. 32, nº 2, 2005, pp. 247-287
- LEÓN DE CARRANZA, José y OCHOA BENJUMEA, José, *El problema de las Zonas Francas en su relación con la de Cádiz*, Cádiz, 1951
- LEONTIADIS, Milton, “La lógica de los Ajustes Fiscales de Frontera”, en *Información Comercial Española*, nº 430, 1969, original de 1966, pp. 91-99
- LINDE DE CASTRO, Enrique y ÁVILA, Gonzalo, “Los ajustes fiscales en el España”, en *Información Comercial Española*, nº 430, 1969, pp. 109-118
- LLONCH CASANOVAS, Montserrat, “La capacitat exportadora de la industria catalana del gènere de punt (1876-1935)”, en *Recerques*, nº 37, 1998, pp. 165-192
- LLOPIS AGELÁN, Enrique y FERNÁNDEZ SÁNCHEZ, Rafael, “Índices provinciales y regionales de producción manufacturera, 1964-1977”, en *Fundación Empresa Pública*, Programa de Historia Económica, Documento de Trabajo nº 9706, 1997
- LÓPEZ GUARDIOLA, Emilio, *Zonas Neutrales. Informe y conclusiones aprobadas por el Consejo Regional de la Federación Agraria de Levante*, Valencia, 1915
- LÓPEZ FACAL, Xan, *Desarticulación y dependencia industrial de Galicia*, A Coruña, 1977
- LOUBET, Jean-Luis, *Citroën, Peugeot, Renault et les autres. Soixante ans de stratégies*, Le Monde, Paris, 1995
- LOUBET, Jean-Luis, *Histoire de l'automobile française*, Seuil, París, 2001
- MADDISON, Angus, “La política económica y sus resultados en Europa, 1913-1970”, en CIPOLLA, Carlo María (ed.), *Historia Económica de Europa. El siglo XX*, vol. II, Barcelona, 1981, pp. 51-111 [original de 1974]

- MALMGREM, Harald B., “La discusión en el GATT. El problema de los Ajustes Fiscales en Frontera. La armonización tributaria europea y la situación de las empresas estadounidenses”, en *Información Comercial Española*, nº 430, 1969, original de 1968, pp. 101-107
- MALUQUER DE MOTES, Jordi, “El mercado colonial antillano en el siglo XIX”, en NADAL I OLLER, Jordi y TORTELLA CASARES, Gabriel (eds.), *Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España contemporánea*, Barcelona, 1974, pp. 322-357
- MANERA ERBINA, Carles, “Cambio agrario y desarrollo industrial en la isla de Mallorca, 1830-1930”, en *Revista de Historia Económica*, año XVII, nº 2, 1999, pp. 371-410
- MANZANARES LÓPEZ, Rafael, “El crédito a la exportación en España”, en *Información Comercial Española*, nº 391, 1966, pp. 177-194
- MANZANARES LÓPEZ, Rafael, “El crédito a la exportación en 1966”, en *Información Comercial Española*, nº 401, 1967, pp. 181-189
- MÁRQUEZ MÁRQUEZ, Antonio, “El Impuesto sobre el Valor Añadido”, en *Aduanas*, nº 234, 1973, pp. 71-74
- MARTÍN ACEÑA, Pablo, “El sistema monetario en España: la evolución del tipo de cambio de la peseta entre 1868-1975”, en MARTÍN ACEÑA, Pablo y TITOS MARTÍNEZ, Manuel, *El sistema financiero en España: una síntesis histórica*, Granada, 1999, pp. 203-215
- MARTÍN RODRÍGUEZ, Manuel, “La industria azucarera española, 1914-1936”, en *Revista de Historia Económica*, año V, nº 2, 1987, pp. 301-323
- MARTÍNEZ CARRIÓN, José Miguel, “Formación y desarrollo de la industria de conservas vegetales en España, 1850-1935”, en *Revista de Historia Económica*, año VII, nº 3, 1989, pp. 619-649
- MARTÍNEZ GIL, Isabel, “Zonas Francas, Depósitos Francos y Depósitos Aduaneros”, en *Aduanas*, nº 356, 1987, pp. 61-65
- MARTÍNEZ RUIZ, Elena, *El sector exterior durante la autarquía. Una reconstrucción de las balanzas de pagos en España (1940-1958)*, Madrid, 2002
- MARTÍNEZ RUIZ, Elena, “La distribución de divisas en el sector industrial: poder público y poder privado en la lucha por las divisas”, en *Historia y Política: Ideas, procesos y movimientos sociales*, nº 9, 2003, pp. 95-122
- MARTÍNEZ RUIZ, Elena, “Guerra Civil, comercio y capital extranjero. El sector exterior de la economía española (1936-1939)”, en *Estudios de Historia Económica*, nº 49, 2006
- MATEOS VALLINOTO, Lorenzo, “Las Zonas y Depósitos Francos en España”, en *Aduanas*, nº 322-323, 1980, pp. 21-30
- MATEOS VALLINOTO, Lorenzo, “Pasado, presente y futuro de las Zonas Francas”, en *Aduanas*, nº 363, 1989, pp. 29-33
- MCDERMOTT, John, “A needless sacrifice: British businessmen and Business As Usual in the First World War”, en *Albion*, vol. 21, nº 2, 1989, pp. 263-282
- MEAD, W. R., “Three city ports in Denmark”, en *Economic Geography*, vol. 18, nº 1, 1942, pp. 41-56
- MIRANDA GUERRA, José, *Los Puertos Francos de Canarias*, Santa Cruz de Tenerife, 2004

- MITCHELL, B. R., “Apéndice estadístico”, en CIPOLLA, Carlo María (Ed.), *Historia económica de Europa. Economías contemporáneas*, Tomo 6, Volumen 2, Ariel, Barcelona, 1980
- MUÑOZ ABELEDO, Luisa, “Gaspar Massó García, 1892-1991. O gran patrón da industria pesqueira e conserveira”, en CARMONA BADÍA, Xoán (coord.), *Empresarios de Galicia*, A Coruña, 2006, pp. 413-431
- MUÑOZ BETEMPS, Carlos, “España y el GATT: su accesoión y su participación en la Ronda Kennedy”, en *Economía Financiera Española*, nº 18, 1967, pp. 38-56
- NADAL i FARRERAS, Joaquim, *Comercio exterior con Gran Bretaña (1777-1914)*, Madrid, 1978
- NADAL OLLER, Jordi y TAFUNELL SAMBOLA, Xavier, *San Martí de Provençals, pulmó industrial de Barcelona, 1847-1992*, Barcelona, 1992
- NAVAS NOVAS, Ana María, “Manuel Álvarez Pérez (1873-1938) e Moisés Álvarez O’Farrill (1904-1975). A grande empresa galega do vidro e da cerámica”, en CARMONA BADÍA, Xoán (coord.), *Empresarios de Galicia*, A Coruña, 2006, pp. 318-343
- NIETO SOLÍS, José Antonio, *España y la política comercial de la Comunidad Europea: los acuerdos preferenciales con los países mediterráneos en el marco del comercio exterior de la Comunidad Europea*, Madrid, 1988
- NOGUEIRA, Camilo, *O poder industrial en Galicia*, Vigo, 1980
- NYE, John Vincent, “The myth of free-trade Britain and fortress France: tariffs and trade in the nineteenth century”, en *The Journal of Economic History*, vol. 51, nº 1, 1991, pp. 23-46
- NYE, John Vincent, “Reply to Irwin on free trade”, en *The Journal of Economic History*, vol. 53, nº 1, 1993, pp. 153-158
- OCHOA BENJUMEA, José, *Lo que podrían ser las Zonas Internacional y Argentina en la Bahía de Cádiz*, Cádiz, 1948
- OCHOA BENJUMEA, José, “El puerto de la Zona Franca de Cádiz”, en *Revista de Obras Públicas*, nº 2868, 1954, pp. 165-169
- OJEDA QUINTANA, José Juan, “los Puertos Francos, peculiaridad de la Hacienda canaria”, en *Hacienda Pública Española*, nº 82, 1983, pp. 259-269
- OYARZÁBAL LECUONA, Alberto, “El Puerto Franco de Hamburgo”, en *Aduanas*, nº 360, 1988, pp. 65-67
- PAN-MONTOJO, Juan, *La bodega del mundo. La vid y el vino en España (1800-1936)*, Madrid, 1994
- PAN-MONTOJO, Juan, “El vino y la política comercial en la Restauración”, en *Agricultura y Sociedad*, nº 72, 1994, pp. 167-204
- PAN-MONTOJO, Juan y PUIG RAPOSO, Nuria, “Los grupos de interés y la regulación pública del mercado de alcoholes en España (1887-1936)”, en *Revista de Historia Económica*, vol. XIII, nº 2, 1995, pp. 251-280
- PÉREZ DE BRICIO, Carlos, “Impuesto de Compensación de Gravámenes Interiores y desgravación fiscal a la exportación”, en *Economía Financiera Española*, nº 2, 1964, pp. 14-28

- PINILLA NAVARRO, Vicente, “Cambio agrario y comercio exterior en la España contemporánea”, en *Agricultura y Sociedad*, nº 75, 1995, pp. 153-180
- PINO GARCÍA, Federico, “Tres años de modificaciones arancelarias. El Arancel de 1960, hoy”, *Información Comercial Española*, nº 361, 1963
- PINO GARCÍA, Federico, “El Arancel como instrumento de política económica”, *Información Comercial Española*, nº, 404, 1967
- PORTANET SUÁREZ, Pedro Rafael, *Cuatro años al frente de la alcaldía de Vigo*, Vigo, 1968
- PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro, *El progreso económico de España (1850-2000)*, Madrid, 2003
- PRAHL, Hasso, “El Tráfico de Perfeccionamiento”, en *Aduanas*, nº 321, 1980, pp. 19-27
- PRAHL, Hasso, “Los regímenes aduaneros económicos de la CEE: Depósitos y Zonas Francas”, en *Aduanas*, nº 322-323, 1980, pp. 15-19
- PRAT, Marc y SOLER, Raimon, “La formación de redes comerciales y el fracaso de la penetración internacional de los tejidos catalanes, 1850-1930”, en *Revista de Historia Industrial*, nº 21, 2002, pp. 201-224
- PRO RUIZ, Juan, “La Administración de la Hacienda en el siglo XIX y la función inspectora”, en PAN-MONTOJO, Juan (Coord.), *Los Inspectores de Hacienda en España: una mirada histórica*, Madrid, 2007, pp. 1-26
- PUENTE FELIZ, Gustavo, “El sistema métrico decimal: su importancia y su implantación en España”, en *Cuadernos de historia moderna y contemporánea*, nº 3, 1982, pp. 95-126
- RAHOLA, Federico, “Las Zonas Neutrales y los Puertos Francos”, original de 1914, en Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Valencia, *Zonas Francas. Algunos datos y opiniones sobre las mismas*. Valencia, 1915, pp. 49-52
- RAMÓN I MUÑOZ, Ramón, “Los Rocamora. La industria jabonera barcelonesa y el mercado colonial antillano (1845-1913)”, en *Revista de Historia Industrial*, nº 5, 1994, pp. 151-162
- RAMÓN I MUÑOZ, Ramón, “Modernización cambios en la industria jabonera española (1800-1914)”, en *VII Simposio de Historia Económica. Cambio tecnológico y desarrollo económico*, Barcelona, 1994
- RAMÓN I MUÑOZ, Ramón, “La exportación española de aceite de oliva antes de la Guerra Civil: empresas, mercados y estrategias comerciales”, en *Revista de Historia Industrial*, nº 17, 2000, pp. 97-151
- RAMÓN I MUÑOZ, Ramón, “La producción y el comercio de aceite de oliva en los países del Mediterráneo (1850-1938): competencia y especialización”, en *Mediterráneo Económico*, nº 7, 2005, pp. 329-355
- REIN, Raanan, *La salvación de una dictadura. Alianza Franco-Perón, 1946-1955*, Madrid, 1995
- RICHARDSON, Harry W., *Política y planificación del desarrollo regional en España*, Alianza, Madrid, 1976
- RIUS CASAS, José y TRILLA ROSTOLL, Marcial, *El pleito de las Zonas Francas*, Zaragoza, 1915

- RODGERS, Alan L., "The port of Genova: external and internal relations", en *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 48, nº 4, 1958, pp. 319-351
- RODRÍGUEZ LLERA, Ramón, *La reconstrucción urbana de Santander*, Santander, 1980
- ROMERO CARRASCO, José, *Nota sobre la Zona Franca de la bahía de Cádiz*, Cádiz, 1930
- RUÉ DALMAU, Antonio, *El puerto de Barcelona*, Barcelona, 1931
- RUIZ, Beatriz, "A crise económica desde a industria ao fogar", en *Trabe de Ouro*, nº 21, 1995, pp. 85-96
- SABATÉ SORT, Marcela, *El proteccionismo legitimado. Política arancelaria española a comienzos de siglo*, Madrid, 1996
- SABATÉ SORT, Marcela y PARDOS MARTÍNEZ, Eva, "Una cuestión a debatir. El nuevo perfil del proteccionismo español durante la Restauración", en *Revista de Historia Económica – Journal of Iberian and Latin American Economic History*, año 19, nº 1, 2001, pp. 155-165
- SÁENZ DE BURUAGA, Gonzalo, "Política comercial de expansión de las exportaciones. Dos casos comparados: Italia y España", en *Información Comercial Española*, nº 333, 1961, pp. 87-106
- SAMPEDRO, José Luís, "El Plan de Desarrollo español en su marco social", en ROS HOMBRABELLA, Jacint (Ed.) *Trece economistas españoles ante la economía española*, Oikos-Tau, Barcelona, 1975, original de 1967, pp. 105-115
- SAN ROMÁN LÓPEZ, Elena, "Las consecuencias pacíficas de la Gran Guerra: la movilización industrial", en *Hispania: Revista Española de Historia*, vol. 54, nº 187, 1994, pp. 611-658
- SAN ROMÁN LÓPEZ, Elena, *Ejército e Industria: el nacimiento del INI*, Barcelona, 1999
- SÁNCHEZ GONZÁLEZ, Ildelfonso, "La problemática aduanera en la CEE", en *Hacienda Pública Española*, nº 49, 1977, pp. 195-219
- SÁNCHEZ RECIO, Glicerio y TASCÓN FERNÁNDEZ, Julio (Eds.), *Los empresarios de Franco. Política y economía en España, 1936-1957*, Crítica, Barcelona, 2003
- SARDÀ DEXEUS, Joan, *La intervención monetaria y el comercio de divisas en España*, Barcelona, 1975, original de 1936
- SARDÀ DEXEUS, Joan, "La OCDE y su papel de asesor económico: el caso de España", en ROS HOMBRABELLA, Jacint (Ed.) *Trece economistas españoles ante la economía española*, Oikos-Tau, Barcelona, 1975, original de 1970, pp. 209-217
- SERRANO SANZ, José María, *El viraje proteccionista de la Restauración. La política comercial española, 1875-1895*, Madrid, 1987
- SERRANO SANZ, José María, "La Renta de Aduanas en España (1849-1935)", en *Hacienda Pública Española*, nº 1, 1991, pp. 107-119
- SERVICIO GENERAL DE ESTADÍSTICA, *Anuario Estadístico de España de 1927*, Madrid, 1927
- SHOUP, Carl S., "Los impuestos directos e indirectos y su influencia sobre el comercio internacional. La desgravación de las exportaciones y la tributación compensatoria de las exportaciones en el impuesto de ventas", en *Información Comercial Española*, nº 430, 1969, pp. 35-40
- SIMPSON, James, *La agricultura española (1765-1965): la larga siesta*, Madrid, 1997

- SOCIEDAD ECONÓMICA ARAGONESA DE AMIGOS DEL PAÍS, *Las Zonas Francas*, Zaragoza, 1915
- SOCIEDAD ECONÓMICA BARCELONESA DE AMIGOS DEL PAÍS, “Informe”, original de 1901, en AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Informe que eleva a las Cortes sobre el Proyecto de Ley de Zonas Francas*, Barcelona, 1915, pp. 293-302
- SOLANA VILLAMOR, Francisco, “Análisis cuantitativo de la Desgravación Fiscal a la exportación”, en *Hacienda Pública Española*, nº 92, 1985, pp. 163-194
- SORIANO HERNÁNDEZ, José Francisco, “El crédito documentario en el comercio internacional”, en *Boletín Económico del ICE, Información Comercial Española*, nº 2693, 2001, pp. 1001-1012
- SOTO-HERMOSO, Marqués de, *Bonos de Exportación, Depósitos y Puertos Francos*, Barcelona, 1912
- SOUTO GONZÁLEZ, Xosé Manuel, “Vigo: empresa e proxecto urbano. As perspectivas de cambio na cidade e área de influencia”, en *Análise Empresarial*, nº 12, 1991, pp. 15-24
- SOUTO GONZÁLEZ, Xosé Manuel, “Xénese e evolución da paisaxe e o urbanismo de Vigo”, en VÁZQUEZ-VICENTE, Xosé, *Vigo, economía e sociedade*, Xerais, Vigo, 2003, pp. 55-78
- SUDRIÀ I TRIAY, Carles, “La exportación en el desarrollo de la industria algodonera española 1875-1920”, en *Revista de Historia Económica*, año 1, nº 2, 1983, pp. 369-386
- SUDRIÀ I TRIAY, Carles, “Los beneficios de España durante la Gran Guerra. Una aproximación a la Balanza de Pagos española, 1914-1920”, en *Revista de Historia Económica*, año VIII, nº 2, 1990, pp. 363-396
- TAMAMES, Ramón, *Estructura Económica de España*, Madrid, 1960
- TAMAMES, Ramón, “La adhesión de España al GATT”, *Información Comercial Española*, nº 361, 1963, pp. 29-38
- TEN ROS, Antonio Enrique, “El sistema métrico decimal y España”, en *Arbor: ciencia, pensamiento y cultura*, nº 527-528, 1989, pp. 101-122
- TENA JUNGUITO, Antonio, *Las estadísticas históricas del comercio internacional: fiabilidad y comparabilidad*, Estudios de Historia Económica, 24, Madrid, 1992
- TENA JUNGUITO, Antonio, “Un nuevo perfil del proteccionismo español durante la Restauración, 1875-1930”, en *Revista de Historia Económica – Journal of Iberian and Latin American Economic History*, año 17, nº 3, 1999, pp. 579-621
- TENA JUNGUITO, Antonio, “Réplica a Sabaté y Pardos”, en *Revista de Historia Económica – Journal of Iberian and Latin American Economic History*, año 19, nº 1, 2001, pp. 167-172
- TIRADO FABREGAT, Daniel, “Modelos de crecimiento económico endógeno e historia económica: ¿una nueva perspectiva ante el debate protección-librecambio?”, en *Revista de Historia Económica – Journal of Iberian and Latin American Economic History*, año 10, nº 3, 1992, pp. 487-496
- THOMAN, Richard S., *Free Ports and Foreign-Trade Zones*, Cambridge – Maryland, 1956

- TOBOSO SÁNCHEZ, Pilar, “La fragmentación corporativa de la inspección fiscal en el franquismo”, en PAN- MONTOJO, Juan (coord.), *Los Inspectores de Hacienda: una mirada histórica*, Madrid, 2007, pp. 57-84
- TOLLIDAY, Steven, “The origins of Ford of Europe: from multidomestic to transnational corporation, 1903-1976”, en BONIN, Hubert, LUNG, Yannick y TOLLIDAY, Steven, *Ford, The european history, 1903-2003*, volumen I, Paris, 2003, pp. 153-241
- TOMLINSON, J.D., “The First World War and British cotton piece exports to India”, en *The Economic History Review*, vol. 32. Nº 4, 1979, pp. 494-506
- TORREJÓN CHAVES, Juan, *El Puerto Franco de Cádiz (1829-1832)*, Cádiz, 2002
- TORRES QUIROGA, Ricardo, *Despedida*, Vigo, 1991
- TRACHTENBERG, Marc, “A new economic order: Etienne Clementel and French economic diplomacy during the First World War”, en *French Historical Studies*, vol. 10, nº 2, 1977, pp. 315-341
- ULLASTRES, Alberto, “El Plan de Estabilización de la economía española: realizaciones y perspectivas”, original de 1960, en ROS HOMBRAVELLA, Jacint (Ed.) *Trece economistas españoles ante la economía española*, Oikos-Tau, Barcelona, 1975
- VALDALISO GAGO, Jesús María, “Nacimiento y desarrollo de la industria naval del hierro y el acero en el País Vasco: el caso de Vizcaya (c. 1889-1979)”, en *Itsas Memoria: Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 2, San Sebastián, 1998, pp. 307-325
- VALDALISO GAGO, Jesús María, “Entre el mercado y el Estado: la marina mercante y el transporte marítimo en España en los siglos XIX y XX”, en *TST: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 1, 2001, pp. 55-79
- VALDALISO GAGO, Jesús María, “Grupos empresariales, marco institucional y desarrollo económico en España en el siglo XX: los negocios de la familia Aznar (c. 1837-c. 1983)”, en *Revista de Historia Económica*, vol. XX, nº 3, 2002, pp. 577-624
- VALLS-JUNYENT, Francesc, “Competiendo con el Champagne. La industria española de los vinos espumosos antes de la Guerra Civil”, en *Revista de Historia Industrial*, nº 33, 2007, pp. 47-78
- VAULONT, Nikolaus, *La unión aduanera de la Comunidad Económica Europea*, Bruselas, 1981
- VELASCO SOUTO, Carlos, *1936. Represión e alzamento militar en Galiza*, Vigo, 2006
- VERA, Héctor, “Medidas modernas: el sistema métrico decimal como proceso de racionalización social”, en GIROLA, Lidia y OLVERA, Margarita (coord.), *Modernidades: narrativas, mitos e imaginarios*, Barcelona, 2007, pp. 187-214
- VIÑAS MARTÍN, Ángel, “Los Ajustes Fiscales de Frontera y el comercio internacional”, en *Información Comercial Española*, nº 430, 1969, pp. 41-49
- VIZCONDE DE EZA (MARICHALAR MONREAL, Luís), *Antología*, Madrid, 1948
- VV.AA., “Relaciones España-CEE. Habrá que adaptar el Acuerdo de 1970”, en *Aduanas*, nº 235-236, 1973, pp. 81-82
- YANNOPOULOS, George, N., *Customs unions and trade conflicts, the enlargement of the European Community*, Londres, 1988

- ZACCHIA, Carlo, “Comercio internacional y movimientos de capital, 1920-1970”, en CIPOLLA, Carlo María (ed.), *Historia Económica de Europa. El siglo XX*, vol. II, Barcelona, 1981, pp. 113-205 [original de 1976]
- ZAMAGNI, Vera, *Dalla periferia al centro: la seconda rinascita económica dell'Italia, 1861-1981*, Bolonia, 1993
- ZAMAGNI, Vera, *The economic history of Italy, 1860-1990*, Oxford, 1997
- ZAMBRANA PINEDA, Juan Francisco, “El aceite de oliva y su dependencia del mercado internacional de las grasas vegetales. Un análisis histórico 1861-1935”, en *Agricultura y Sociedad*, nº 33, 1984, pp. 159-195
- ZAMBRANA PINEDA, Juan Francisco, “De grasa industrial a producto de mantel: transformaciones y cambios en el sector oleícola español, 1830-1986”, en *Revista de Historia Industrial*, nº 18, 2000, pp. 13-37

FUENTES LEGISLATIVAS

Real Decreto de 21/02/1829, Gaceta de Madrid 24/02/1829: Establecimiento del Puerto Franco de Cádiz

Real Decreto de 14/04/1829, Gaceta de Madrid 21/04/1829: Reglamento del Puerto Franco de Cádiz

Real Orden de 14/08/1829, Gaceta de Madrid 19/09/1829: Marchamo de bultos dirigidos al Puerto Franco de Cádiz

Real Orden de 23/08/1829, Gaceta de Madrid 19/08/1829: Despacho en aduanas de los géneros procedentes del Puerto Franco de Cádiz

Real Orden de 24/10/1829, Gaceta de Madrid 01/12/1829: Libre extracción de combustibles para el Puerto Franco de Cádiz

Real Orden de 25/10/1829, Gaceta de Madrid 01/12/1829: Extracción de dinero

Real Orden de 22/12/1829, Gaceta de Madrid 31/12/1829: Ampliación del Puerto Franco de Cádiz hasta el Trocadero

Real Orden de 24/12/1829, Gaceta de Madrid 14/01/1830: Derechos que han de exigirse a las manufacturas elaboradas en Cádiz

Real Orden de 07/01/1830, Gaceta de Madrid 04/02/1830: Despacho de géneros existentes en depósitos al Puerto Franco de Cádiz

Real Orden de 13/04/1830, Gaceta de Madrid 11/04/1830: Prohibición del comercio libre de tabaco en el Puerto Franco de Cádiz

Real Orden de 18/06/1830, Gaceta de Madrid 10/07/1830: Depósito de géneros en los Almacenes de las Aduanas

Real Decreto de 18/09/1831, Gaceta de Madrid 27/09/1831: Supresión del Puerto Franco de Cádiz

Ley de 09/07/1841, Gaceta de Madrid 13/07/1841, Traslado de las Aduanas interiores

Decreto de la Regencia de 15/09/1841, Gaceta de Madrid 16/09/1841, Unificación de la Administración de Aduanas y creación de la Dirección General del ramo

Ley de 17/07/1849, Gaceta de Madrid 19/07/1849, Bases para la reforma del Arancel

Ley de 19/07/1849, Gaceta de Madrid 22/07/1849, Sistema de medidas y pesos

Real Decreto de 05/10/1849, Gaceta de Madrid 06/10/1849: Arancel

Real Orden de 30/12/1849, Gaceta de Madrid 05/01/1850, Aduanas marítimas y terrestres

Real Decreto de 22/03/1850, Gaceta de Madrid 28/03/1850: Reglamento de los Depósitos Generales de Comercio de Puerto

Real Orden de 04/10/1850, Gaceta de Madrid 14/10/1850: Obligaciones económicas de los Depósitos de Comercio

Real Orden de 31/12/1850, Gaceta de Madrid 05/01/1851, Clasificación y habilitación de Aduanas marítimas y terrestres

Real Orden de 19/05/1851, Gaceta de Madrid 24/05/1851: Supresión del Depósito de Lícito Comercio de Bilbao

Real Orden de 01/09/1851, Gaceta de Madrid 13/09/1851: Supresión del Depósito de Lícito Comercio de Santander

Real Orden de 05/03/1852, Gaceta de Madrid 22/04/1852 y ss.: Instrucción de Aduanas

Real Orden de 22/05/1852, Gaceta de Madrid 05/06/1852: Formalidades de las mercancías en Tránsito

Real Decreto de 11/07/1852, Gaceta de Madrid 13/07/1852: Declaración de Puertos Francos en las Islas Canarias

Real Orden de 24/07/1852, Gaceta de Madrid 28/07/1852: Suministro de provisiones a buques desde los Puertos Francos de Canarias

Real Orden de 21/09/1852, Gaceta de Madrid 21/09/1852: Extracción de botellas del Depósito Especial de Málaga

Real Orden de 27/12/1852, Gaceta de Madrid 29/12/1852, Clasificación y habilitación de Aduanas marítimas y terrestres, para el año 1853

Real Decreto de 31/12/1852, Gaceta de Madrid 02/01/1853, aplazando el establecimiento del sistema métrico decimal

Real Decreto de 23/12/1853, Gaceta de Madrid 28/12/1853, aplazando el establecimiento del sistema métrico decimal

Real Orden de 10/04/1856, Gaceta de Madrid 07/05/1856: Concesión del Depósito Especial de Carbón de Vigo

Real Orden de 18/12/1856, Gaceta de Madrid 30/01/1857, medición carreteras radiales

Real Orden de 06/10/1857, Gaceta de Madrid 12/10/1857: Concesión del Depósito Especial de Comercio de Santander

Ley de 09/07/1862, Gaceta de Madrid 10/07/1862: Expedición, negociación y endoso de Resguardos Nominativos

Real Decreto de 27/11/1862, Gaceta de Madrid 01/12/1862, Aranceles de Aduanas

Ley de 18/05/1863, Gaceta de Madrid 20/05/1863: establecimiento de los Puertos francos de Ceuta, Melilla y Chafarinas

Real Orden de 29/04/1864, Gaceta de Madrid 12/05/1864: Supresión del Depósito Especial de Málaga

Ley de 26/06/1864, Gaceta de Madrid 28/06/1864, unidad, ley y acuñación de moneda

Real Orden de 30/08/1864, Gaceta de Madrid 06/09/1864: Supresión del Depósito Especial de Bilbao

Real Orden de 16/06/1865, Gaceta de Madrid 03/07/1865: supresión de los depósitos de tabacos en los Depósitos Generales y Especiales de Puerto

Convenio entre España y Portugal de 27/04/1866, Gaceta de Madrid 08/02/1877

Decreto de 19/10/1868, Gaceta de Madrid 20/10/1868, reforma del Sistema Monetario

Orden de 28/01/1869, Gaceta de Madrid 09/02/1869: continúa la prohibición de introducir tabacos en los Depósitos Generales y Especiales de Puerto

Ley de 01/07/1869, Gaceta de Madrid 02/07/1869: Presupuestos para 1869-70

Decreto de 12/07/1869, Gaceta de Madrid 27/07/1869, Arancel de Aduanas *Figuerola*

Ley de 19/10/1869, Gaceta de Madrid 10/11/1869: Libre creación de bancos

Ley de 22/06/1870, Gaceta de Madrid 28/06/1870: Confirmación y extensión de los Puertos Francos de las Islas Canarias

Decreto de 15/07/1870, Gaceta de Madrid 24/07/1870 y ss.: Ordenanza de Aduanas *Figuerola*

Circular de la D. G. de Rentas de 22/11/1870, Gaceta de Madrid 28/11/1870: Supresión del Depósito General del puerto de Mahón

Real Orden de 20/06/1872, Gaceta de Madrid 28/06/1872: Establecimiento de un Depósito de Comercio en Málaga

Orden de 31/08/1873, Gaceta de Madrid 23/09/1873: Concesión de la calidad de Depósito de Comercio a los Almacenes Generales de Depósito de Barcelona

Orden de 16/06/1874, Gaceta de Madrid 05/07/1874: nombramiento del personal de intervención de los Almacenes Generales de Depósito de Barcelona

Orden de 03/08/1874, Gaceta de Madrid 23/08/1874: Concesión de la calidad de Depósito de Comercio a los almacenes generales de F. Mendoza Cortina

Ley de 11/07/1877, Gaceta de Madrid 12/07/1877: Presupuestos para el año 1877-78

Real Decreto de 17/07/1877, Gaceta de Madrid 22/07/1877: Arancel de Aduanas

Real Orden 08/10/1878, Gaceta de Madrid 11/11/1878: Concesión de un tranvía a la Compañía de los Almacenes Generales de Depósito de Barcelona

Real Orden de 10/01/1879, Gaceta de Madrid 27/01/1879: Establecimiento de un Depósito de Comercio en Santander

Ley de 07/05/1880, Gaceta de Madrid 08/05/1880: Ley de puertos y del dominio de las aguas del mar litoral y de sus playas

Real Decreto de 23/07/1882, Gaceta de Madrid 25/07/1882: Arancel de Aduanas

Ley de 23/07/1883, Gaceta de Madrid 24/07/1883: Ley de Primeras Materias

Circular de 25/07/1883, Gaceta de Madrid 25/07/1883: normas de aplicación de la Ley de Primeras Materias

Real Decreto de 19/11/1884, Gaceta de Madrid 20/11/1884: Ordenanza de Aduanas

Ley de 22/08/1885, Gaceta de Madrid 16/10/1885 y ss: Código de Comercio

Real Orden de 13/01/1886, Gaceta de Madrid 01/02/1886: concesión del Depósito de Comercio de Vigo

Real Orden de 01/03/1886, Gaceta de Madrid 24/0/1886: establecimiento del Depósito de Comercio de Vigo

Real Decreto de 30/11/1886, Gaceta de Madrid 04/12/1886: Proyecto de Ley de Admisiones Temporales

Ley de 14/04/1888, Gaceta de Madrid 15/04/1888: Admisiones Temporales

Real Orden de 17/02/1889, Gaceta de Madrid 17/03/1889: admisión en la Península y Baleares de los productos agrícolas del Campo de Melilla

Real Orden de 17/02/1889, Gaceta de Madrid 21/03/1889: desestima la solicitud de Matías López de Admisión Temporal de cacao, azúcar, canela y vainilla

Real Orden de 13/05/1889, Gaceta de Madrid 06/06/1889: desestima la solicitud de Laureano Arango de Admisión Temporal de alcohol industrial

Real Orden de 18/11/1889, Gaceta de Madrid 28/11/1889: concesión del Depósito de Comercio de Pasajes

Real Orden de 24/11/1889, Gaceta de Madrid 17/01/1890: Autorización de los Depósitos Flotantes de carbón de piedra

Real Decreto de 31/12/1891, Gaceta de Madrid 01/01/1892: Arancel de Aduanas

Real Orden de 05/03/1892, Gaceta de Madrid 05/04/1892: supresión del Depósito de Comercio de Santander

Real Decreto de 15/05/1892, Gaceta de Madrid 19/05/1892: Admisión libre de derechos de los azúcares canarios

Real Decreto de 26/11/1892, Gaceta de Madrid 05/12/1892: Impuesto Especial del alcohol

Real Decreto de 23/03/1893, Gaceta de Madrid 25/03/1893: Zona de Vigilancia Aduanera

Real Orden de 31/05/1893, Gaceta de Madrid 24/06/1893: supresión del Depósito de Comercio de Vigo

Real Orden 08/07/1893, Gaceta de Madrid 02/08/1893: supresión del Depósito de Comercio de Pasajes

Real Orden de 29/07/1893, Gaceta de Madrid 09/08/1893: Admisión Temporal de resina americana para la fabricación de jabones

Real Orden de 26/04/1894, Gaceta de Madrid 11/05/1894: Tabla de Valores aprobados por la Junta de Aranceles y Valoraciones

Ley de 14/07/1894, Gaceta de Madrid 17/07/1894: establecimiento de Depósitos Especiales de vino

Ley de 14/07/1894, Gaceta de Madrid 17/07/1894: modificación del artículo 2 de la Ley de 18/05/1863

Real Decreto de 13/09/1894, Gaceta de Madrid 15/09/1894: Reglamento de los Depósitos Especiales de vino

Real Decreto de 15/10/1894, Gaceta de Madrid 27/10/1894 y 28/10/1894: Ordenanzas Generales de la Renta de Aduanas

Real Orden de 24/10/1894, Gaceta de Madrid 07/11/1894: aplicación de la Ley de 14/07/1894

Real Orden de 13/04/1895, Gaceta de Madrid 25/04/1895: Admisión Temporal de cilindros de cobre para ser grabados

Real Orden de 23/12/1898, Gaceta de Madrid 03/01/1899: admisión y adeudo de azúcar cubano en los Depósitos de Comercio

Real Orden de 03/02/1899, Gaceta de Madrid 12/02/1899: extensión de la RO de 23/12/1898 a todos los productos procedentes de Cuba y Puerto Rico

Real Decreto de 04/04/1899, Gaceta de Madrid 05/04/1899: Depósitos Especiales de vino, proporción mínima de vino español empleado en las mezclas

Ley de 06/03/1900, Gaceta de Madrid 13/03/1900: Ratificación del régimen de Puertos Francos a las Islas Canarias

Real Decreto de 06/03/1900, Gaceta de Madrid 10/03/1900: Autorización de los Depósitos Flotantes de carbón para el aprovisionamiento de la flota mercante

Ley de 20/03/1900, Gaceta de Madrid 25/03/1900: Impuesto de Transportes

Real Decreto de 06/08/1901, Gaceta de Madrid 11/08/1901: Concesión de los Almacenes Generales de Comercio a la Junta de Obras del Puerto de Barcelona

Real Orden de 13/08/1901, Gaceta de Madrid 21/08/1901: Reglamento de los Almacenes Generales de Comercio de Barcelona

Real Orden de 14/06/1902, Gaceta de Madrid 02/07/1902: Admisión Temporal de hilazas de lino para el tisaje

Real Orden de 21/06/1902, Gaceta de Madrid, 09/07/1902: Admisión Temporal de la copra para la extracción de aceite de coco

Instancia de 04/07/1902, Gaceta de Madrid 06/09/1902: solicitud para la Admisión Temporal de sémola para la elaboración de pastas

Real Orden de 20/12/1902, citado en Gaceta de Madrid 23/08/1903: concesión de Almacenes Generales de Depósito a Juan Montalvo en Alicante, Coruña, Gijón, Sevilla y Valencia

Instancia de 17/01/1903, Gaceta de Madrid 26/03/1903: solicitud para la Admisión Temporal de alambres para la elaboración de telas metálicas

Real Decreto de 05/03/1903, Gaceta de Madrid 06/03/1903: Mercancías admitidas en los Almacenes Generales de Comercio de Barcelona

Instancia 20/05/1903, Gaceta de Madrid 30/05/1903: Instancia de Arturo García sobre la Admisión Temporal de la nuez de coco

Real Orden de 08/08/1903, Gaceta de Madrid 23/08/1903: concesión de un Almacén General de Depósito a Manuel Meneses en Palma de Mallorca

Real Decreto de 23/10/1903, Gaceta de Madrid 24/10/1903: Proyecto de Ley para el establecimiento de Depósitos Francos

Real Decreto de 14/06/1905, Gaceta de Madrid 15/06/1905: Proyecto de Ley de Bases para la reforma del Arancel

Real Decreto de 23/03/1906, Gaceta de Madrid 31/03/1906: Arancel de Aduanas

Real Orden de 06/04/1906, Gaceta de Madrid 10/04/1906: Tabla de Valores aprobados por la Junta de Aranceles y Valoraciones

Instancia de 28/04/1906, Gaceta de Madrid 12/05/1906: solicitud para la Admisión Temporal de trigos extranjeros para la fabricación de harinas

Real Decreto de 07/03/1907, Gaceta de Madrid 08/03/1907: régimen de cabotaje entre los Puertos Francos del Norte de África y el Territorio Aduanero

Real Orden de 01/06/1907, Gaceta de Madrid 13/06/1907: Admisión Temporal de la copra para la extracción de aceite de coco, revisada

Instancia de 07/06/1907, Gaceta de Madrid 11/06/1907: solicitud para la Admisión Temporal de cartón y papel para la fabricación de cajas

Real Orden de 18/06/1907, Gaceta de Madrid 28/06/1907: concesión de Almacenes Generales de Depósito a Vicente Ibáñez en Alicante, Coruña, Gijón, Sevilla y Valencia

Real Orden de 23/06/1907, Gaceta de Madrid 27/06/1907: Admisión Temporal de fosfato de cal para la producción de superfosfato

Real Orden de 18/03/1909, Gaceta de Madrid 23/03/1909: Admisión Temporal de la hoja de lata en blanco para la fabricación de envases

Real Orden de 03/05/1909, Gaceta de Madrid 06/05/1909: Reglamento para la Admisión Temporal de la hoja de lata en blanco

Real Orden de 27/09/1909, Gaceta de Madrid 30/09/1909: nombramiento de Joaquín Buch Carsi como agente inspector de Altos Hornos de Vizcaya

Real Decreto de 14/06/1910, Gaceta de Madrid 15/06/1910: arrendamiento de los Almacenes Generales de Comercio de Barcelona a favor de Crédito & Docks

Instancia de 21/04/1911, Gaceta de Madrid 26/06/1911: solicitud para la Admisión Temporal de hoja de lata para el envasado de pimentón

Real Decreto de 13/06/1911, Gaceta de Madrid 17/06/1911: Admisión Temporal de tejidos crudos de algodón para su estampado

Real Decreto de 13/06/1911, Gaceta de Madrid 17/06/1911: Proyecto de Ley para el establecimiento de Depósitos Francos

Real Decreto de 27/12/1911, Gaceta de Madrid 30/12/1911: Arancel de Aduanas

Real Orden de 17/02/1912, Gaceta de Madrid 02/03/1912: ocupación de una zona marítimo-terrestre por Vicente Ibáñez, para la instalación del Almacén General de Depósito de Valencia

Real Orden de 22/08/1914, Gaceta de Madrid 26/08/1914: condiciones para la Admisión Temporal de las cajas de madera

Real Orden de 18/09/1914, Gaceta de Madrid 08/10/1914: Admisión de facturas de embarque como justificante de exportación

Real Decreto de 22/09/1914, Gaceta de Madrid 24/09/1914: Autorización del Depósito Franco de Cádiz

Real Orden de 22/10/1914, Gaceta de Madrid de 25/10/1914: Concesión del Depósito Franco de Cádiz a la Junta de Obras del Puerto de Cádiz

Real Orden de 21/12/1914, Gaceta de Madrid 29/12/1914: Garantía o afianzamiento de los derechos arancelarios de los cilindros de cobre bajo Admisión Temporal

Real Decreto de 21/12/1914, Gaceta de Madrid 29/01/1915: Proyecto de Ley de Zonas Francas

Real Orden de 24/03/1915, Gaceta de Madrid 14/04/1915: Reglamento del Depósito Franco de Cádiz

Real Orden de 24/03/1915, Gaceta de Madrid 04/08/1915: Régimen económico y administrativo del Depósito Franco de Cádiz

Real Orden de 24/03/1915, Gaceta de Madrid 13/08/1915: Tarifas del Depósito Franco de Cádiz

Real Decreto de 09/07/1915, Gaceta de Madrid 10/07/1915: creación de una Comisión Especial para el estudio de la forma de favorecer la exportación

Real Orden de 09/07/1915, Gaceta de Madrid 10/07/1915: nombramiento de presidente y vocales de la Comisión Especial para el estudio del fomento de la exportación

Real Orden 04/09/1915, Gaceta de Madrid 09/09/1915: Ampliación de la prórroga de doce meses concedida par ala exportación de la hoja de lata bajo *Admisión*

Real Orden de 08/11/1915, Gaceta de Madrid 20/11/1915: Disolución de la Comisión Especial para el estudio del fomento de la exportación

Real Orden de 01/12/1915, Gaceta de Madrid 06/12/1915: autorización de la puesta en funcionamiento del Depósito Franco de Cádiz

Real Orden de 18/02/1916, Gaceta de Madrid 08/04/1916: Admisión Temporal de hoja de lata para el envasado de pimentón

Real Decreto de 18/03/1916, Gaceta de Madrid 19/03/1916: establecimiento de los Depósitos Comerciales

Real Decreto de 24/10/1916, Gaceta de Madrid 25/10/1916: Concesión de un Depósito de Comercio en Barcelona, a favor de un Consorcio

Ley de 02/03/1917, Gaceta de Madrid 03/03/1917: Bases para la concesión de beneficios para la creación y desarrollo de las industrias

Instancia de 19/07/1917, Gaceta de Madrid 27/01/1918: solicitud para la Admisión Temporal de cacao

Real Decreto de 04/08/1917, Gaceta de Madrid 18/08/1917: Cesión en arriendo de la explotación del Depósito Franco de Cádiz a favor de Crédito & Docks

Real Orden de 27/10/1917, Gaceta de Madrid 02/11/1917: Autorización del Depósito de Comercio de Barcelona, análogo al Depósito Franco de Cádiz

Real Orden de 07/12/1917, Gaceta de Madrid 08/12/1917: Concesión en firme del Depósito Franco de Barcelona

Real Decreto de 30/07/1918, Gaceta de Madrid 02/08/1918: Concesión del Depósito Franco de Bilbao

Real Orden de 01/08/1918, Gaceta de Madrid 10/09/1918: desestimación de la solicitud para la Admisión Temporal de la lana sucia

Real Orden de 01/08/1918, Gaceta de Madrid 10/09/1918: desestimación de la solicitud para la Admisión Temporal del cacao para la elaboración de chocolate

Real Orden de 01/08/1918, Gaceta de Madrid 10/09/1918: Adeudo de los vehículos automóviles por peso neto

Real Decreto de 11/08/1918, Gaceta de Madrid 13/08/1918: Concesión del Depósito Franco de Santander

Real Decreto de 22/10/1918, Gaceta de Madrid 25/10/1918: Concesión del Depósito Franco de Vigo

Real Orden de 04/11/1918, Gaceta de Madrid 08/11/1918: Aprobación de la memoria, planos y tarifas del Depósito Franco de Barcelona

Real Orden de 30/01/1919, Gaceta de Madrid 22/03/1919: Autorización del Estatuto, Reglamento, planos y Tarifas del Depósito Franco de Bilbao

Real Decreto de 25/03/1919, Gaceta de Madrid 26/03/1919: Concesión del Depósito Franco de La Coruña

Real Decreto de 25/03/1919, Gaceta de Madrid 26/03/1919: Concesión del Depósito Franco de Gijón – El Musel

Real Orden de 15/06/1919, Gaceta de Madrid 11/07/1919: Autorización del Estatuto, Reglamento, planos y Tarifas del Depósito Franco de Santander

Real Orden de 01/09/1919, Gaceta de Madrid 09/09/1919: solicitud para la formación de aguardientes compuestos en el Depósito Franco de Cádiz

Real Orden de 01/09/1919, Gaceta de Madrid 09/09/1919: solicitud de admisión de piezas estadounidenses para el montaje de Automóviles en Depósito Franco

Real Orden de 06/11/1919, Gaceta de Madrid 09/11/1919: Autorización del montaje de automóviles en el Depósito Franco de Cádiz

Real Orden de 11/11/1919, Gaceta de Madrid 19/11/1919: Prórroga concedida al Consorcio del Depósito Franco de Vigo para presentar la documentación

Real Orden de 06/12/1919, Gaceta de Madrid 18/12/1919: desestima la solicitud para la formación de aguardientes compuestos en el Depósito Franco de Cádiz

Real Orden de 09/02/1920, Gaceta de Madrid 19/02/1920: Cesión en arriendo de la explotación del Depósito Franco de Barcelona a favor de Crédito & Docks

Real Orden de 02/03/1920 Gaceta de Madrid 08/03/1920: Prórroga concedida al Consorcio del Depósito Franco de La Coruña para presentar la documentación

Real Orden de 16/04/1920, Gaceta de Madrid 22/04/1920: Autorización de la puesta en funcionamiento del Depósito Franco de Bilbao

Ley de 11/05/1920, Gaceta de Madrid 12/05/1920: Declaración de Utilidad Pública de los terrenos del Delta del Llobregat

Ley de 11/05/1920, Gaceta de Madrid 12/05/1920: Declaración de Utilidad Pública de los terrenos del Depósito Franco de Santander

Real Orden de 16/06/1920, Gaceta de Madrid de 01/07/1920: Concesión de terrenos de dominio público al Consorcio del Depósito Franco de Santander

Real Orden de 20/06/1920, Gaceta de Madrid 16/07/1920: solicitud para el establecimiento de una industria del aceite en el Depósito Franco de Bilbao

Real Orden de 22/06/1920, Gaceta de Madrid 04/07/1920: Concesión de terrenos de dominio público al Consorcio del Depósito Franco de Barcelona

Real Orden de 28/06/1920, Gaceta de Madrid 30/08/1920: Autorización del Estatuto, Reglamento, planos y Tarifas del Depósito Franco de Gijón – El Musel

Real Orden de 19/08/1920, Gaceta de Madrid 28/08/1920: solicitud para la fabricación de cigarros en el Depósito Franco de Cádiz

Real Orden de 20/08/1920. Gaceta de Madrid 25/08/1920: Escritura de arrendamiento entre el Consorcio del Depósito Franco de Barcelona y Crédito & Docks

Real Orden de 13/09/1920, Gaceta de Madrid 22/09/1920: Autorización para el establecimiento de una industria del aceite en el Depósito Franco de Bilbao

Real Orden de 30/09/1920, Gaceta de Madrid 09/10/1920: segunda prórroga concedida al Consorcio del Depósito Franco de Vigo para presentar la documentación

Real Orden de 14/10/1920, Gaceta de Madrid 06/11/1920: desestima la solicitud para la fabricación de cigarros en el Depósito Franco de Cádiz

Real Orden de 08/02/1921, Gaceta de Madrid 17/02/1921: Reglamento económico y administrativo y Tarifas del Depósito Franco de Barcelona

Real Orden de 08/02/1921, Gaceta de Madrid 20/02/1921: desestima la franquicia arancelaria sobre el equipo extranjero instalado en Depósito Franco

Real Orden de 23/03/1921, Gaceta de Madrid 31/03/1921: segunda prórroga concedida al Consorcio del Depósito Franco de La Coruña

Real Orden de 17/06/1921, Gaceta de Madrid 28/06/1921: Autorización de la limpieza y selección del garbanzo en el Depósito Franco de Bilbao

Real Orden de 19/10/1921, Gaceta de Madrid 06/11/1921: Autorización de los Depósitos Flotantes de carbón para el aprovisionamiento de pesqueros de altura

Real Orden de 03/12/1921, Gaceta de Madrid 13/12/1921: tercera prórroga concedida al Consorcio del Depósito Franco de Vigo para presentar la documentación

Real Orden de 11/02/1922, Gaceta de Madrid 02/03/1922: Concesión del Depósito Comercial de Almería

Real Decreto de 12/02/1922, Gaceta de Madrid 13/02/1922: Arancel de Aduanas

Real Orden de 21/03/1922, Gaceta de Madrid 29/03/1922: exclusión del régimen del Depósito Franco de Cádiz de la industria Ford Motor Company

Ley de 22/04/1922, Gaceta de Madrid 23/04/1922: facultades del Gobierno para la aplicación del Arancel de 1922

Real Orden de 24/04/1922, Gaceta de Madrid 06/05/1922: tercera prórroga concedida al Consorcio del Depósito Franco de La Coruña

Real Orden de 06/05/1922, Gaceta de Madrid 21/05/1922: Autorización al Consorcio del Depósito Franco de Bilbao a la instalación de depósitos de combustible

Real Orden de 23/05/1922, Gaceta de Madrid 26/05/1922: Admisión arancelaria de mercancías bajo su valoración mercantil

Real Orden de 25/11/1922, Gaceta de Madrid 26/11/1922: Importación de envases extranjeros con franquicia arancelaria

Real Orden de 11/01/1923, Gaceta de Madrid 04/03/1923: Autorización del Estatuto, Reglamento, planos y Tarifas del Depósito Franco de Vigo

Real Orden de 26/02/1923, Gaceta de Madrid 02/03/1923: Autorización de la puesta en funcionamiento del Depósito Franco de Santander

Real Orden de 09/04/1923, Gaceta de Madrid 20/04/1923: cuarta prórroga concedida al Consorcio del Depósito Franco de La Coruña

Real Decreto de 12/06/1923, Gaceta de Madrid 14/06/1923: transformación en Derechos *Ad Speciem* de las partidas del Arancel de 1922

Real Decreto de 17/07/1923, Gaceta de Madrid 18/07/1923: Admisión del cacao de Fernando Poo en los depósitos particulares

Real Orden de 22/04/1924, Gaceta de Madrid 08/05/1924: quinta prórroga concedida al Consorcio del Depósito Franco de La Coruña

Real Decreto de 30/04/1924, Gaceta de Madrid 02/05/1924: Bases para la concesión de auxilios para la creación y desarrollo de las industrias

Real Orden de 21/06/1924, Gaceta de Madrid 04/10/1924: Autorización de Tarifas del Depósito Franco de Santander

Real Orden de 11/07/1924, Gaceta de Madrid 29/08/1924: Autorización para el aprovisionamiento de carbón a mercantes desde los Depósitos Francos

Real Orden de 05/09/1924, Gaceta de Madrid 06/09/1924: convocatoria de la Conferencia Nacional del Aceite

Real Orden de 12/09/1924, Gaceta de Madrid 03/10/1924: Autorización para el aprovisionamiento de carbón a pesqueros desde los Depósitos Francos

Real Orden de 25/09/1924, Gaceta de Madrid 27/09/1924: composición de la Conferencia Nacional del Aceite

Real Orden de 15/10/1924, Gaceta de Madrid 24/10/1924: Garantía o afianzamiento de los derechos arancelarios de la hoja de lata bajo Admisión Temporal

Real Orden de 15/10/1924, Gaceta de Madrid 24/10/1924: Admisión de certificados consulares como justificante de exportación

Real Orden de 23/10/1924, Gaceta de Madrid 26/10/1924: modificación a la composición de la Conferencia Nacional del Aceite

Real Decreto de 14/11/1924, Gaceta de Madrid 17/11/1924: Ordenanzas Generales de la Renta de Aduanas

Real Orden de 22/12/1924, Gaceta de Madrid 31/12/1924: Admisión de facturas de embarque como justificante de exportación

Real Orden de 20/02/1925, Gaceta de Madrid 28/02/1925: solicitud para la fabricación de hielo en el Depósito Franco de Cádiz

Real Orden de 21/03/1925, Gaceta de Madrid 26/03/1925: Ampliación de los tinglados del Depósito Franco de Barcelona al Almacén nº 1 del Muelle Bosch i Alsina

Real Orden de 22/04/1925, Gaceta de Madrid 12/05/1925: sexta prórroga concedida al Consorcio del Depósito Franco de La Coruña

Real Decreto de 23/07/1925, Gaceta de Madrid 25/07/1925: Creación del cargo de Comisario Regio del Puerto Franco de Barcelona

Real Decreto de 23/07/1925, Gaceta de Madrid 25/07/1925: Concesión al Consorcio del Depósito Franco de Barcelona la explotación en exclusiva de las arenas

Real Decreto de 23/07/1925, Gaceta de Madrid de 25/07/1925: Nombramiento de Fernando Álvarez de la Campa, Comisario Regio del Puerto Franco de Barcelona

Real Decreto de 20/02/1926, Gaceta de Madrid 21/02/1926: nueva constitución del Consorcio del Puerto Franco de Barcelona

Real Orden de 06/03/1926, Gaceta de Madrid 13/03/1926: Autorización provisional del depósito de combustibles del Depósito Franco de Bilbao

Real Orden de 29/11/1926, Gaceta de Madrid 04/12/1926: solicitud de concesión de un Depósito Franco en Madrid

Real Orden de 29/12/1926, Gaceta de Madrid 09/01/1927: Autorización del aprovisionamiento general de buques desde los Depósitos Francos

Real Orden de 08/01/1927, Gaceta de Madrid 12/01/1927: Solicitud de ampliación de locales del Depósito Franco de Barcelona para el montaje de automóviles

Real Orden de 25/01/1927, Gaceta de Madrid 01/02/1927: Autorización del arriendo de la explotación del Depósito Franco de Vigo a favor de la Sociedad Anónima del Depósito Franco de Vigo

Real Orden de 08/03/1927, Gaceta de Madrid 15/03/1927: desestima la solicitud para la concesión del Depósito Franco de Madrid

Real Orden de 25/03/1927, Gaceta de Madrid 09/04/1927: Autorización del montaje de automóviles en el Depósito Franco de Barcelona

Real Orden de 30/03/1927, Gaceta de Madrid 09/04/1927: solicitud para la transformación de carnes en el Depósito Franco de Cádiz

Real Orden de 30/03/1927, Gaceta de Madrid de 09/04/1927: Autorización de un Depósito Comercial en La Coruña

Real Decreto Ley de 09/04/1927, Gaceta de Madrid 10/04/1927: Concesión de auxilios de creación y desarrollo de industrias a los fabricantes nacionales de automóviles

Real Orden de 07/05/1927, Gaceta de Madrid 13/05/1927: Las importaciones de ganado de Holanda han de hacerse por tierra, por el Lazareto Pecuario Oficial

Real Orden de 02/09/1927, Gaceta de Madrid 06/09/1927: Las importaciones de ganado de Holanda pueden efectuarse por mar, por los locales del Depósito Franco de Santander

Real Decreto de 02/10/1927, Gaceta de Madrid 05/10/1927: Intervención de Aduanas en los Depósitos Francos

Real Orden de 08/11/1927, Gaceta de Madrid 11/11/1927: desestima la solicitud para la transformación de carnes en el Depósito Franco de Cádiz

Real Orden de 13/12/1927, Gaceta de Madrid 16/12/1927: reglas para la intervención fiscal de los Depósitos Francos

Real Decreto de 13/12/1927, Gaceta de Madrid 16/12/1927: Autorización para la recepción, formación y expedición de paquetes postales en el Depósito Franco de Barcelona

Real Orden de 09/06/1928, Gaceta de Madrid 18/06/1928: solicitud para la fabricación de mermeladas y almíbares en el Depósito Franco de Santander

Real Decreto Ley de 17/07/1928, Gaceta de Madrid 18/07/1928: establecimiento de una vía de ferrocarril de ancho europeo en la línea de Barcelona a Puigcerdá

Real Orden de 08/11/1928, Gaceta de Madrid 11/11/1928: Autorización de la puesta en funcionamiento del Depósito Franco de Vigo

Real Orden de 18/04/1929, Gaceta de Madrid 28/04/1929: Autorización de la fabricación de mermeladas y almíbares en el Depósito Franco de Santander

Real Orden de 04/05/1929, Gaceta de Madrid 12/05/1929: solicitud para la fabricación de hielo, para el aprovisionamiento naval, en el Depósito Franco de Barcelona

Real Decreto Ley de 11/06/1929, Gaceta de Madrid 13/06/1929: Ley de Bases de Puertos, Depósitos y Zonas Francas

Real Orden de 18/07/1929, Gaceta de Madrid 24/07/1929: Autorización de la fabricación de hielo en el Depósito Franco de Barcelona

Real Decreto Ley de 31/12/1929, Gaceta de Madrid 01/01/1930: Concesión de auxilios para el desarrollo de la industria nacional

Real Orden de 11/01/1930, Gaceta de Madrid 14/01/1930: suspensión temporal de la importación de maíz

Ley de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 23/07/1930: Revisión del Arancel de Aduanas

Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 24/07/1930: liquidación de Patente de circulación de camiones automóviles

Real Decreto de 22/07/1930, Gaceta de Madrid 30/07/1930: Reglamento de Depósitos, Puertos y Zonas Francas

Real Decreto de 24/08/1930, Gaceta de Madrid 26/08/1930: derogación de los regímenes especiales de importación de maíz

Real Decreto de 31/08/1930, Gaceta de Madrid 01/09/1930: centralización en el Banco de España de las operaciones de cambio exterior

Real Orden de 06/09/1930, Gaceta de Madrid 07/09/1930: Reglamento de las operaciones de cambio exterior

Real Orden de 30/09/1930, Gaceta de Madrid 02/10/1930: extensión de las atribuciones del Centro Oficial de Contratación de Moneda a todas las operaciones de divisas

Real Decreto de 04/11/1930, Gaceta de Madrid 06/11/1930: autorización al Consorcio de la Zona Franca de Barcelona para la capitalización de la Subvención del Estado

Real Decreto de 30/12/1930, Gaceta de Madrid 31/12/1930: Centro Oficial de Contratación de Moneda queda bajo la exclusiva dependencia del Tesoro y del Banco de España

Orden de 10/04/1931, Gaceta de Madrid 26/04/1931: Autorización de la fabricación de mermeladas y almíbares en la Zona Franca de Cádiz

Orden de 21/05/1931, Gaceta de Madrid 22/05/1931: absorción de las funciones del Centro regulador de las Operaciones de Cambio por el Centro Oficial de Contratación de Moneda

Decreto de 29/05/1931, Gaceta de Madrid 31/05/1931: Régimen exterior de pagos

Decreto de 03/06/1931, Gaceta de Madrid 05/06/1931: modificación del Reglamento de Depósitos, Puertos y Zonas Francas

Decreto de 03/06/1931, Gaceta de Madrid 05/06/1931: nombramiento del Delegado del Estado en el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona

Decreto de 03/07/1931, Gaceta de Madrid 04/07/1931: Bonificación arancelaria a la importación de automóviles

Orden de 06/07/1931, Gaceta de Madrid 09/07/1931: nombramiento de los vocales del Estado en el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona

Decreto de 15/07/1931, Gaceta de Madrid 18/07/1931: modificación del Reglamento de Puertos, Depósitos y Zonas Francas

Orden de 11/08/1931, Gaceta de Madrid 15/08/1931: nombramiento de una Comisión para la clasificación de Industrias, con relación al Reglamento de Zonas Francas

Orden de 24/08/1931, Gaceta de Madrid 01/09/1931: autorización de la ampliación de las instalaciones del Depósito Franco de Bilbao a los almacenes de Uribitarte

Orden de 15/09/1931, Gaceta de Madrid 06/10/1931: inclusión de un representante del Consorcio de la Zona Franca de Cádiz en la Comisión clasificadora de industrias

Ley de 16/09/1931, Gaceta de Madrid 17/09/1931: Bonificación arancelaria a la importación de automóviles

Decreto de 02/10/1931, Gaceta de Madrid 03/10/1931: creación de la Oficina de Registro de Importaciones

Orden de 13/11/1931, Gaceta de Madrid 17/11/1931: Reglamento de la Oficina de Registro de Importaciones

Orden de 30/11/1931, Gaceta de Madrid 01/12/1931: excepciones al requisito de inscripción en el Registro de Importaciones

Decreto de 08/12/1931, Gaceta de Madrid 09/12/1931: aprovechamiento exclusivo de las arenas del litoral por el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona

Orden de 10/12/1931, Gaceta de Madrid 11/12/1931: Bonificación arancelaria a la reimportación de neumáticos Pirelli montados en la Zona Franca de Barcelona

Decreto de 10/12/1931, Gaceta de Madrid 15/12/1931: Reglamento a la bonificación arancelaria a la importación de automóviles

Decreto de 23/12/1931, Gaceta de Madrid 24/12/1931: Autorización al Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio para el establecimiento de contingentes a la importación

Orden de 30/01/1932, Gaceta de Madrid 31/01/1932: modificación de la normativa del Régimen de contratación de divisas

Orden de 02/02/1932, Gaceta de Madrid 06/02/1932: solicitud de establecimiento de Hija de Domingo Mata y Don Narciso Ricart en el Depósito Franco de Barcelona

Orden de 24/02/1932, Gaceta de Madrid 05/03/1932: relación de industrias cuya instalación queda autorizada en la Zona Franca de Barcelona

Orden de 11/03/1932, Gaceta de Madrid 16/03/1932: Autorización de las operaciones de depósito y montaje de piezas y automóviles por parte de General Motors Peninsular en el Depósito Franco de Barcelona

Orden de 06/04/1932, Gaceta de Madrid 15/04/1932: Bases para el nuevo convenio de arrendamiento de servicios entre el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona y Crédito & Docks de Barcelona

Orden de 24/05/1932, Gaceta de Madrid 27/05/1932: concesión del beneficio arancelario de reimportación a los radiadores Mumany exportados a la Zona Franca de Barcelona y reimportados en automóviles Ford

Decreto de 26/05/1932, Gaceta de Madrid 29/05/1932: concesión a Ford Motor Ibérica del Régimen de bonificaciones arancelarias a la importación de automóviles

Orden de 01/07/1932, Gaceta de Madrid 09/07/1932: normas para la entrega de divisas a la compra de mercancías en los Depósitos Francos

Decreto de 12/07/1932, Gaceta de Madrid 16/07/1932: autorizando la importación de 1.000 TM de trigo exótico depositadas en el Depósito Franco de Barcelona

Decreto de 15/07/1932, Gaceta de Madrid 16/07/1932: autorizando la importación de 1.000 TM de trigo exótico depositadas en el Depósito Franco de Barcelona

Decreto de 19/07/1932, Gaceta de Madrid 21/07/1932: autorizando la importación de 2.000 TM de trigo exótico depositadas en el Depósito Franco de Barcelona

Decreto de 21/07/1932, Gaceta de Madrid 31/07/1932: autorizando la importación de 3.500 TM de trigo exótico depositadas en el Depósito Franco de Barcelona

Decreto de 03/08/1932, Gaceta de Madrid 05/08/1932: nombramiento de José Del Corripio como Delegado del Estado del Consorcio de la Zona Franca de Cádiz

Orden de 04/08/1932, Gaceta de Madrid 07/08/1932: aclaraciones sobre el funcionamiento del Registro de Importaciones

Orden de 21/09/1932, Gaceta de Madrid 24/09/1932: régimen de bonificación arancelaria a la importación de automóviles Ford

Orden de 20/12/1932, Gaceta de Madrid 31/12/1932: régimen de entrega de divisas para la compra de mercancías en Depósitos y Zonas Francas

Orden de 20/01/1933, Gaceta de Madrid 25/01/1933: Autorización del establecimiento de una fábrica de tinta en la Zona Franca de Barcelona

Orden de 25/01/1933, Gaceta de Madrid 04/02/1933: aprobación de la escritura de arriendo entre el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona y Crédito y Docks

Orden de 12/04/1933, Gaceta de Madrid 11/05/1933: aprobación del Estatuto y Reglamento del Consorcio de la Zona Franca de Cádiz

Decreto de 28/04/1933, Gaceta de Madrid 01/05/1933: supresión de las participaciones en los beneficios de la extracción de arenas de Barcelona

Orden de 13/05/1933, Gaceta de Madrid 01/06/1933: Autorización de establecimiento de Hija de Domingo Mata y Don Narciso Ricart en el Depósito Franco de Barcelona

Decreto de 24/05/1933, Gaceta de Madrid 26/05/1933: concesión en exclusiva al Consorcio de la Zona Franca de Barcelona de la explotación de las arenas del fondo del mar

Decreto de 24/05/1933, Gaceta de Madrid 26/05/1933: ampliación de los productos sometidos a contingentes de importación a las partidas 805, 996 y 997 del Arancel de Aduanas

Orden de 17/08/1933, Gaceta de Madrid 20/08/1933: Reglamento a la importación bajo contingente de las partidas 805, 996 y 997 del Arancel de Aduanas

Orden de 02/09/1933, Gaceta de Madrid 19/09/1933: Autorización del establecimiento de la fábrica de pastas para sopa Hijo de Magín Quer en la Zona Franca de Barcelona

Decreto de 24/10/1933, Gaceta de Madrid 26/10/1933: establecimiento del régimen de contingentes a la importación sobre los productos tarifados por las partidas 804, 211 y 212 del Arancel de Aduanas (aceites, sebos y grasas sin manufacturar)

Orden de 27/10/1933, Gaceta de Madrid 02/11/1933: Asignación por países de los cupos del contingente de carbón vegetal del cuarto trimestre de 1933

Decreto de 15/11/1933, Gaceta de Madrid 17/11/1933: Reglamento de Contingentes

Decreto de 26/12/1933, Gaceta de Madrid 27/12/1933: Reglamento de Contingentes

Orden de 21/02/1934, Gaceta de Madrid 01/03/1934: Reglamento refundido del Registro de Importaciones

Decreto de 10/03/1934, Gaceta de Madrid 13/03/1934: establecimiento del régimen de contingentes a la importación sobre los huevos, tarifados por la partida 1432 del Arancel de Aduanas

Orden de 15/03/1934, Gaceta de Madrid 17/03/1934: Reglamento a la importación de huevos bajo contingente

Orden de 20/03/1934, Gaceta de Madrid 30/03/1934: Reglamento a la importación de bacalao y pez palo bajo contingentes

Decreto de 27/03/1934, Gaceta de Madrid 28/03/1934: establecimiento del régimen de contingentes a la importación sobre los productos tarifados por las partidas 798, 799, 806 y 998 del Arancel de Aduanas (aceites de semillas)

Decreto de 22/06/1934, Gaceta de Madrid 28/06/1934: establecimiento del régimen de contingentes a la importación sobre los productos tarifados por las partidas 98, 99 y 102 del Arancel de Aduanas (traviesas, postes y maderas de ferrocarril)

Orden de 29/06/1934, Gaceta de Madrid 02/07/1934: Reglamento a la importación de traviesas, postes y maderas de ferrocarril bajo contingentes

Orden de 07/07/1934, Gaceta de Madrid 11/07/1934: aclaraciones al Reglamento de contingentes

Decreto de 11/07/1934, Gaceta de Madrid 12/07/1934: establecimiento del régimen de contingentes a la importación de quesos extranjeros

Orden de 26/07/1934, Gaceta de Madrid 28/07/1934: aclaraciones al reglamento de importación de las granas oleaginosas bajo contingente

Decreto de 01/10/1934, Gaceta de Madrid 02/10/1934: Proyecto de Ley para la creación de una Zona Franca en el puerto de Valencia

Decreto de 21/11/1934, Gaceta de Madrid 04/12/1934: Proyecto de Ley para la concesión de la Subvención del Estado al Consorcio de la Zona Franca de Cádiz

Decreto de 30/01/1935, Gaceta de Madrid 02/02/1935: establecimiento del régimen de contingentes a la importación sobre los productos tarifados por las partidas 176, 177 y 178 del Arancel de Aduanas (cueros)

Decreto de 30/01/1935, Gaceta de Madrid 02/02/1935: establecimiento del régimen de contingentes a la importación sobre los productos tarifados por la partida 1323 del Arancel de Aduanas

Decreto de 30/01/1935, Gaceta de Madrid 02/02/1935: establecimiento del régimen de contingentes a la importación sobre los productos tarifados por las partidas 39, 47, 97, 100, 101, 303, 307, 884, 886, 888, 917, 959, 1019, 1022, 1346 y 1506 del Arancel de Aduanas

Decreto de 13/02/1935, Gaceta de Madrid 15/02/1935: establecimiento del régimen de contingentes a la importación sobre los productos tarifados por las partidas 1220, 1221 y 1222 del Arancel de Aduanas (lanas)

Decreto de 26/02/1935, Gaceta de Madrid 01/03/1935: Reglamento y texto refundido sobre el establecimiento, administración y régimen de los contingentes a la importación

Decreto de 30/04/1935, Gaceta de Madrid 01/05/1935: establecimiento del régimen de contingentes a la importación sobre los productos tarifados por las partidas 729 y 730 del Arancel de Aduanas (chasis de automóviles)

Orden de 14/08/1935, Gaceta de Madrid 21/08/1935: Autorización de la puesta en funcionamiento del Depósito Franco de Gijón – El Musel

Decreto de 08/11/1935, Gaceta de Madrid 10/11/1935: autorización de la salida de títulos, valores y resguardos, y regularización del servicio de divisas

Decreto de 08/04/1936, Gaceta de Madrid de 10/04/1936: Concesión a la Sociedad Española Importadora de Automóviles del sistema de bonificación arancelaria a la sustitución de importaciones

Decreto de 19/06/1936, Gaceta de Madrid 21/06/1936: representación de la Generalidad de Cataluña en el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona

Decreto de 12/09/1936, Gaceta de Madrid 13/09/1936: creación del Comité encargado de la gestión y administración de la Zona Franca de Barcelona

Decreto de 23/09/1936, Gaceta de Madrid 24/09/1936: creación del Comité encargado de la gestión y administración de la Zona Franca de Barcelona (modificado)

Decret de 24/10/1936, Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya 27/10/1936: procedimiento para la extracción de mercancías desde el Depósito Franco de Barcelona

Decreto de 09/01/1937, Gaceta de la República 12/01/1937: nombramiento de Eduard Albors como sustituto del Delegado del Estado del Consorcio de la Zona Franca de Barcelona

Decreto de 12/08/1937, Gaceta de la República 13/08/1937: contratación de las obras del Puerto de la Zona Franca de Barcelona

Decreto de 16/12/1937, Gaceta de la República de 21/12/1937: suspensión de las operaciones de depósito y montaje de piezas y automóviles por parte de General Motors Peninsular en el Depósito Franco de Barcelona

Decret de 07/02/1938, Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya 12/02/1938: derogación de la intervención de la Generalitat en el despacho de mercancías desde el Depósito Franco de Barcelona

Orden de 15/06/1938, Boletín Oficial del Estado 16/06/1938: Reglamento del Comité de Moneda Extranjera

Decreto de 25/05/1939, Boletín Oficial del Estado 27/05/1939: nombramiento de Luís Martínez de Galinsoga como Delegado del Estado en el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona

Decreto de 19/07/1939, Boletín Oficial del Estado 21/07/1939: nombramiento de los vocales representantes del Estado en el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona

Ley de 25/08/1939, Boletín Oficial del Estado 27/08/1939: creación del Instituto Español de Moneda Extranjera

Decreto de 08/09/1939, Boletín Oficial del Estado 17/09/1939: Reglamento sobre el Establecimiento, Ampliación y Traslado de Industrias

Orden de 12/09/1939, Boletín Oficial del Estado 23/09/1939: normas para la aplicación del Reglamento sobre Establecimiento, Ampliación y Traslado de Industrias

Ley de 24/10/1939, Boletín Oficial del Estado 25/10/1939: Protección a la Industria de Interés Nacional

Ley de 24/11/1939, Boletín Oficial del Estado 15/12/1939: Ordenación y Defensa de la Industria

Decreto de 24/11/1939, Boletín Oficial del Estado 10/12/1939: aprobando los Estatutos del Instituto Español de Moneda Extranjera

Aviso de 04/01/1940, Boletín Oficial del Estado 10/01/1940: concediendo un último plazo para la inscripción de comerciantes en el Registro Oficial de Importadores

Anuncio de 19/01/1940, Boletín Oficial del Estado 18/02/1940: referente a la Admisión Temporal de hoja de lata

Orden de 05/04/1940, Boletín Oficial del Estado 12/04/1940: cancelación del régimen franco a Magín Quer, S. A.

Orden de 05/04/1940, Boletín Oficial del Estado 29/04/1940: Autorización del funcionamiento de la Sociedad Española Importadora de Automóviles en régimen de Depósito Franco

Orden de 10/12/1940, Boletín Oficial del Estado 19/12/1940: solicitud de establecimiento de Perfumes La Rosario, S. A. en el Depósito Franco de Santander

Orden de 24/06/1941, Boletín Oficial del Estado 29/06/1941: suspensión de la puntualización genérica en los Depósitos Francos

Orden de 20/06/1941, Boletín Oficial del Estado 03/07/1941: Autorización del establecimiento de La Rosario, S. A. en el Depósito Franco de Santander

Ley de 25/09/1941, Boletín Oficial del Estado 30/09/1941: creación del Instituto Nacional de Industria

Orden de 08/05/1942, Boletín Oficial del Estado 18/05/1942: prórroga a la cancelación del régimen franco a Magín Quer

Orden de 20/03/1944, Boletín Oficial del Estado 24/03/1944: regulación del trámite para las solicitudes de Licencia de Importación

Orden de 02/11/1945, Boletín Oficial del Estado 10/11/1945: solicitud de Perfumerías Reunidas, S. A. para establecerse en el Depósito Franco de Bilbao

Orden de 25/01/1946, Boletín Oficial del Estado 01/02/1946: desestima la solicitud de Perfumerías Reunidas, S. A. para establecerse en el Depósito Franco de Bilbao

Decreto de 10/05/1946, Boletín Oficial del Estado 05/06/1946: nombramiento de Ignacio Merello Llasera como Delegado del Estado en el Consorcio de la Zona Franca de Cádiz

Decreto Ley de 30/08/1946, Boletín Oficial del Estado 12/09/1946: desenvolvimiento del régimen de Admisiones Temporales

Decreto Ley de 30/08/1946, Boletín Oficial del Estado 12/09/1946: establece un sistema de importaciones de determinados productos en franquicia arancelaria, en relación con exportaciones previas

Orden de 02/11/1946, Boletín Oficial del Estado 08/11/1946: aprobación de la escritura de arriendo de la explotación del Depósito Franco de Barcelona

Orden de 15/11/1946, Boletín Oficial del Estado 19/11/1946: solicitud de Juan Claudio Güell Churrua para establecer una fábrica de embutidos en el Depósito Franco de Bilbao

Orden de 17/01/1947, Boletín Oficial del Estado 24/01/1947: desestima la solicitud de Juan Claudio Güell Churrua para establecer una fábrica de embutidos en el Depósito Franco de Bilbao

Decreto de 20/07/1947, Boletín Oficial del Estado 02/07/1947: Concesión de la Zona Franca del Norte al Puerto de Vigo

Decreto de 04/07/1947, Boletín Oficial del Estado 13/07/1947: creación de las Direcciones Facultativas de los Puertos de las Zonas Francas

Decreto de 22/09/1947, Boletín Oficial del Estado 09/10/1947: nombramiento de Rafael Portanet como Delegado del Estado en el Consorcio de la Zona Franca de Vigo

Orden de 09/10/1947, Boletín Oficial del Estado 15/10/1947: nombramiento de los vocales representantes del Estado en el Consorcio de la Zona Franca de Vigo

Orden de 29/05/1948, Boletín Oficial del Estado 18/06/1948: Autorización del funcionamiento de la Zona Franca de Cádiz

Decreto de 18/06/1948, Boletín Oficial del Estado 05/07/1948: creación de la Inspección Delegada del Ministerio de Obras Públicas en el Puerto Comercial y Zona Franca de Cádiz

Orden de 27/09/1948, Boletín Oficial del Estado 09/10/1948: Autorización al Consorcio de la Zona Franca de Cádiz para utilizar los terrenos e instalaciones del Depósito Franco

Orden de 24/07/1951, Boletín Oficial del Estado 01/08/1951: aprobación del Estatuto Fundacional y del Reglamento Orgánico de la Zona Franca de Vigo

Decreto de 08/09/1950, Boletín Oficial del Estado 08/10/1950: concesión al Consorcio de la Zona Franca de Vigo de la Subvención del Estado

Decreto de 18/04/1952, Boletín Oficial del Estado 04/05/1952: modificación del Reglamento vigente de Puertos, Depósitos y Zonas Francas

Orden de 12/09/1952, Boletín Oficial del Estado, 18/09/1952: solicitud de instalación en la Zona Franca de Cádiz de Industrial Hispano Argentina, S.A.

Orden 12/09/1952, Boletín Oficial del Estado 19/09/1952: solicitud de instalación en la Zona Franca de Cádiz de Nueva Aserradora Jerezana

Orden de 12/09/1952, Boletín Oficial del Estado 20/09/1952: solicitud de instalación en la Zona Franca de Cádiz de Francisco Alfredo Serrano, fábrica de pinturas

Orden de 16/09/1952, Boletín Oficial del Estado 20/09/1952: solicitud de instalación en la Zona Franca de Cádiz de Drogas y Suministros, S.A.

Orden de 30/10/1952, Boletín Oficial del Estado 01/12/1952: solicitud de instalación en la Zona Franca de Cádiz de José Manuel Pombo, desguace de maquinaria

Orden de 24/02/1953, Boletín Oficial del Estado 03/04/1953: solicitud de instalación en la Zona Franca de Cádiz de Trefilados Andaluces, S.A.

Orden de 17/07/1953, Boletín Oficial del Estado 01/08/1953: Autorización de establecimiento en la Zona Franca de Cádiz a favor de José Manuel Pombo

Decreto de 23/07/1953, Boletín Oficial del Estado 28/07/1953: cesación de Gustavo Navarro Alonso de Celada como Director General de Aduanas

Decreto de 23/07/1953, Boletín Oficial del Estado 28/07/1953: nombramiento de Ramón Orbe Gómez-Bustamante como Director General de Aduanas

Decreto de 10/08/1955, Boletín Oficial del Estado 09/09/1955: establecimiento de industrias en las Zonas Francas

Orden de 11/11/1955, Boletín Oficial del Estado 21/11/1955: normas sobre el establecimiento de industrias en las Zonas Francas

Orden de 22/06/1956, Boletín Oficial del Estado 24/10/1956: autorizando la aportación de capital extranjero en la Sociedad Citroën Hispania

Decreto de 05/04/1957, Boletín Oficial del Estado 16/04/1957: Autorización de establecimiento de PDM Steel Co. en la Zona Franca de Cádiz

Resolución de 11/04/1957, Boletín Oficial del Estado 25/04/1957: solicitud de establecimiento de Aluminios de Vigo, S.A. en la Zona Franca de Vigo

Resolución 22/05/1957, Boletín Oficial del Estado 04/06/1957: solicitud de establecimiento de Ferroaleaciones de Vigo, S.A. en la Zona Franca de Vigo

Resolución de 02/07/1957, Boletín Oficial del Estado 12/07/1957: solicitud de establecimiento de Peninsular Maderera en la Zona Franca de Vigo

Resolución de 02/07/1957, Boletín Oficial del Estado 12/07/1957: solicitud de establecimiento de FEMSA en la Zona Franca de Vigo

Orden de 31/07/1957, Boletín Oficial del Estado 23/09/1957: Autorización de establecimiento de Citroën Hispania en la Zona Franca de Vigo

Orden de 09/10/1957, Boletín Oficial del Estado 21/10/1957: modificación a la autorización de establecimiento de Citroën en la Zona Franca de Vigo

Resolución de 11/11/1957, Boletín Oficial del Estado 10/12/1957: Autorización del establecimiento de Aluminios de Vigo, S.A. en la Zona Franca de Vigo

Resolución de 08/02/1958, Boletín Oficial del Estado 27/02/1958: solicitud de establecimiento de Plásticos Villar Otero en la Zona Franca de Vigo

Orden de 08/11/1958, Boletín Oficial del Estado 11/12/1958: aprueba el Estatuto de Funcionamiento de Aluminios de Vigo, S.A.

Orden de 02/04/1959, Boletín Oficial del Estado 18/04/1959: ampliación del plazo otorgado a Aluminios de Vigo, S.A. para la ampliación de su capital

Decreto de 04/06/1959, Boletín Oficial del Estado 13/06/1959: bonificaciones arancelarias a la reimportación de piezas incorporadas al vehículo Citroën 2 CV, construido en la Zona Franca de Vigo

Decreto Ley de 21/07/1959, Boletín Oficial del Estado 22/07/1959: Ordenación Económica (Plan de Estabilización)

Decreto Ley de 27/07/1959, Boletín Oficial del Estado 28/07/1959: sobre inversión de capital extranjero en Empresas españolas

Orden de 29/07/1959, Boletín Oficial del Estado 30/07/1959: Libre importación de mercancías y primera relación de mercancías liberalizadas

Orden de 05/08/1959, Boletín Oficial del Estado 06/08/1959: Régimen de importación bajo cupos globales

Decreto de 12/09/1959, Boletín Oficial del Estado 16/09/1959: supresión de Organismos de intervención económica

Decreto de 15/10/1959, Boletín Oficial del Estado 17/10/1959: supresión de Organismos de intervención económica

Decreto de 26/11/1959, Boletín Oficial del Estado 01/12/1959: supresión de Organismos de intervención económica

Decreto de 10/12/1959, Boletín Oficial del Estado 14/12/1959: supresión de Organismos de intervención económica

Ley de 23/12/1959, Boletín Oficial del Estado 26/12/1959: Presupuesto General del Estado para el bienio 1960-61

Orden de 24/12/1959, Boletín Oficial del Estado 31/12/1959: sobre inversión de capital extranjero en Empresas españolas

Orden de 21/03/1960, Boletín Oficial del Estado 14/04/1960: matriculación de vehículos fabricados por Citroën Hispania en la Zona Franca de Vigo

Resolución de 23/03/1960, Boletín Oficial del Estado 01/04/1960: segunda relación de mercancías liberalizadas

Ley de 01/05/1960, Boletín Oficial del Estado 14/05/1960: Arancel de Aduanas

Decreto de 21/07/1960, Boletín Oficial del Estado 22/07/1960: Reducción de Derechos Transitorios a la exportación

Resolución de 07/12/1960, Boletín Oficial del Estado 09/12/1960: tercera relación de mercancías liberalizadas

Orden de 14/12/1960, Boletín Oficial del Estado 20/12/1960: aplicación de la reducción de Derechos Transitorios a la exportación

Orden de 28/02/1961, Boletín Oficial del Estado 21/03/1961: Autorización del establecimiento de la Compañía de Plásticos de Cádiz, S.A. (FINSAI) en la Zona Franca de Cádiz

Orden de 28/02/1961, Boletín Oficial del Estado 23/03/1961: Autorización del establecimiento de Factorías Oleícolas Industriales, S.A. en la Zona Franca de Cádiz

Resolución de 17/03/1961, Boletín Oficial del Estado 20/03/1961: cuarta relación de mercancías liberalizadas

Resolución de 28/04/1961, Boletín Oficial del Estado 06/05/1961: Autorización del establecimiento de Ferroaleaciones de Vigo, S.A. en la Zona Franca de Vigo

Resolución de 19/07/1961, Boletín Oficial del Estado 24/07/1961: quinta relación de mercancías liberalizadas

Orden de 11/08/1961, Boletín Oficial del Estado 23/10/1961: autorizando a los extranjeros a aportar hasta el 50 por ciento del capital de las Sociedades de inversión mobiliaria

Resolución de 07/02/1962, Boletín Oficial del Estado 09/02/1962: sexta relación de mercancías liberalizadas

Orden de 21/02/1962, Boletín Oficial del Estado 02/03/1962: Autorización de la Admisión Temporal de hoja de lata a Carnaud-Galicia S.A.

Orden de 15/03/1962, Boletín Oficial del Estado 16/03/1962: sobre inversiones extranjeras por compra de valores mobiliarios españoles y sobre la supresión del Registro Especial de Valores Españoles en poder de extranjeros

Decreto de 17/05/1962, Boletín Oficial del Estado 18/05/1962: sobre inversiones directas de capital extranjero

Orden de 18/05/1962, Boletín Oficial del Estado 24/05/1962: libre circulación interior de las mercancías de libre importación

Orden de 21/05/1962, Boletín Oficial del Estado 30/05/1962: Autorización de la Admisión Temporal de hoja de lata a Industrias MAR, S.A.

Resolución de 26/06/1962, Boletín Oficial del Estado 29/06/1962: séptima relación de mercancías liberalizadas

Ley de 24/12/1962, boletín Oficial del Estado 27/12/1962: Régimen de Reposición de mercancías con Franquicia Arancelaria

Resolución de 22/02/1963, Boletín Oficial del Estado 01/03/1963: octava relación de mercancías liberalizadas

Orden de 15/03/1963, Boletín Oficial del Estado 16/03/1963: Régimen de Reposición de mercancías con Franquicia Arancelaria

Decreto de 13/04/1963, Boletín Oficial del Estado 19/04/1963: Autoriza en determinados sectores económicos la inversión de capital extranjero en Empresas españolas, en proporción superior al 50 por 100

Ley 28/12/1963, Boletín Oficial del Estado 30/12/1963 y Boletín Oficial del Estado 31/12/1963: Plan de Desarrollo Económico y Social para el período 1964-67

Decreto de 26/12/1963, Boletín Oficial del Estado 30/12/1963: supresión de la Fiscalía Superior de Tasas

Decreto de 30/01/1964, Boletín Oficial del Estado 31/01/1964: Localización de Polos de Promoción, Polos de Desarrollo y Polígonos de Descongestión Industrial

Orden de 01/02/1964, Boletín Oficial del Estado 04/02/1964: Delimitación de los Polos de Promoción y de los Polos de Desarrollo Industrial

Ley de 11/06/1964, Boletín Oficial del Estado 13/06/1964: Reforma del Sistema Tributario

Orden de 03/07/1964, Boletín Oficial del Estado 04/07/1964: Concesión de beneficios de los Polos de Promoción y de Desarrollo Industrial, 1ª fase

Decreto de 09/07/1964, Boletín Oficial del Estado 25/07/1964: Desgravación Fiscal a la Exportación

Decreto de 09/07/1964, Boletín Oficial del Estado 25/07/1964: Impuesto de Compensación de Gravámenes Interiores

Resolución de 21/11/1964, Boletín Oficial del Estado 23/11/1964: novena relación de mercancías liberalizadas

Decreto de 24/12/1964, Boletín Oficial del Estado 22/01/1965: trato arancelario de mermas y subproductos de mercancías bajo Admisión Temporal

Orden de 25/01/1965, Boletín Oficial del Estado 30/01/1965: trato arancelario de mermas y subproductos de mercancías bajo Admisión Temporal

Ley de 04/05/1965, Boletín Oficial del Estado 05/05/1965: Devolución de Derechos de Arancel a la importación por exportaciones posteriormente realizadas

Resolución de 18/05/1965, Boletín Oficial del Estado 22/05/1965: décima relación de mercancías liberalizadas

Ley de 17/07/1965, Boletín Oficial del Estado 21/07/1965: integración del puerto interior de la Zona Franca de Barcelona en el Puerto de Barcelona

Resolución de 17/02/1966, Boletín Oficial del Estado 22/02/1966: undécima relación de mercancías liberalizadas

Orden de 19/04/1966, Boletín Oficial del Estado 23/05/1966: Autorización del establecimiento de Iberoamericana de Embalajes, S.A. en la Zona Franca de Vigo

Orden de 28/07/1966, Boletín Oficial del Estado 03/10/1966: Autorización del Establecimiento de la Fábrica Olympia de Máquinas de Oficina, S.A. en la Zona Franca de Vigo

Orden de 01/03/1967, Boletín Oficial del Estado 31/03/1967: Autorización del establecimiento de Kölnische Gummifäden Fabrik en la Zona Franca de Vigo

Orden de 01/03/1967, Boletín Oficial del Estado 31/03/1967: Autorización del establecimiento de Ferroplast, S.L. en la Zona Franca de Vigo

Orden de 27/07/1967, Boletín Oficial del Estado 19/08/1967: modificaciones a la autorización del Establecimiento de la Fábrica Olympia de Máquinas de Oficina, S.A. en la Zona Franca de Vigo

Decreto de 25/10/1969, Boletín Oficial del Estado 10/11/1969: Texto refundido de Admisiones Temporales

Decreto de 30/11/1972, Boletín Oficial del Estado 07/12/1972: regula la fabricación de automóviles de turismo en España

Orden de 08/03/1973, Boletín Oficial del Estado 17/03/1973: fabricación de automóviles de turismo en España

Decreto Ley de 27/11/1974, Boletín Oficial del Estado 29/11/1974: instrumentación de medidas para hacer frente a la coyuntura económica

Decreto de 26/06/1975, Boletín Oficial del Estado 11/07/1975: régimen de Tráfico de Perfeccionamiento Activo

Orden de 20/11/1975, Boletín Oficial del Estado 24/11/1975: Reglamento del Tráfico de Perfeccionamiento Activo

Real Decreto de 04/04/1979, Boletín Oficial del Estado 23/05/1979: Desgravación Fiscal a la exportación sobre mercancías vendidas desde Zonas Francas, Depósitos Francos, Depósitos de líneas aéreas y Tiendas Libres de Impuestos

Decisión del Consejo de 11/06/1985, Diario Oficial de las Comunidades Europeas de 15/11/1985: Adhesión del Reino de España y de la República Portuguesa a la Comunidad Europea del Carbón y del Acero

Reglamento del Consejo de 16/07/1985, Diario Oficial de las Comunidades Europeas 20/07/1985: Régimen de Perfeccionamiento Activo

Real Decreto de 04/12/1985, Boletín Oficial del Estado 18/12/1985: régimen arancelario aplicable a los bienes de equipo instalados en Zonas y Depósitos Francos

Ley de 27/12/1985, Boletín Oficial del Estado 30/12/1985: Bases de delegación al Gobierno de España para la aplicación del Derecho de las Comunidades Europeas

Real Decreto Legislativo de 28/06/1986, Boletín Oficial del Estado 30/06/1986: adaptación del régimen de Zonas y Depósitos Francos al derecho de las Comunidades Europeas

Reglamento del Consejo de 25/07/1988, Diario Oficial de las Comunidades Europeas 15/08/1988: Depósitos Aduaneros

Reglamento del Consejo de 25/07/1988, Diario Oficial de las Comunidades Europeas 15/08/1988: Zonas y Depósitos Francos

Reglamento del Consejo de 21/12/1988, Diario Oficial de las Comunidades Europeas 31/12/1988: disposiciones aplicables a las mercancías introducidas en el Territorio Aduanero de la Comunidad

Reglamento del Consejo de 14/06/1989, Diario Oficial de las Comunidades Europeas 30/06/1989: Régimen de Admisión Temporal sobre los medios de transporte

Reglamento del Consejo de 30/10/1989, Diario Oficial de las Comunidades Europeas 04/11/1989:

Régimen de Importación Temporal sobre los contenedores

Reglamento de la Comisión de 30/07/1990, Diario Oficial de las Comunidades Europeas 10/09/1990:

disposiciones aplicables a los Depósitos Aduaneros

Reglamento del Consejo de 17/09/1990, Diario Oficial de las Comunidades Europeas 26/09/1990:

Tránsito Comunitario

Tratado de 07/02/1992, Diario Oficial de las Comunidades Europeas 29/07/1992: Tratado de la Unión

Europea

Reglamento del Consejo de 12/10/1992, Diario Oficial de las Comunidades Europeas 19/12/1992:

Código Aduanero Comunitario

FUENTES DOCUMENTALES

AYUNTAMIENTO DE VIGO, “Exposición de motivos para la concesión del Depósito Franco de Vigo, elevada al Ministerio de Hacienda”, en *El Faro de Vigo* de 18/10/1918

CITROËN HISPANIA, S.A., *Datos de producción y económicos. 1958-1975*, Vigo, 1975

COMISIÓN INTERMINISTERIAL DE ZONAS FRANCAS; Ponencias de 07/12/1954, 11/03/1955 y 03/05/1955

CIZF, Sesiones desde 23/09/1955 hasta 11/03/1966

CIZF, Informe de los Delegados de las Zonas Francas sobre la instalación de industrias, 22/12/1959

CONSORCIO DEL DEPÓSITO FRANCO DE SANTANDER, Actas del Pleno desde 12/04/1919 hasta 25/09/1945

CDFS, *Libro Diario*, Santander, 1920

CDFS, Actas del Comité Ejecutivo desde 13/03/1924 hasta 08/03/1943

CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE BARCELONA, Actas del Pleno desde 31/12/1935 hasta 01/07/1936 y desde 22/03/1939 hasta 28/11/1966

CZFB, Actas del Comité Único desde 03/10/1936 hasta 18/01/1939

CZFB, Informe sobre la reforma de la legislación de las Zonas Francas, 11/11/1957

CZFB, *Memoria de 1961, 1962, 1963 y 1964*, Barcelona, 1965.

CZFB, *Polígono Industrial de la Zona Franca de Barcelona*, Barcelona, 1965

CZFB, *Plan de Inversiones en Obras de Urbanización durante el año 1968*, Barcelona, 1967

CZFB, *Memoria de 1986*, Barcelona, 1987

CZFB, *Memoria de 1987*, Barcelona, 1988

CZFB, *Memoria de 1988*, Barcelona, 1989

CZFB, *Memoria de 1989*, Barcelona, 1990

CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE CÁDIZ, Informe sobre la reforma de la legislación de las Zonas Francas, 31/10/1957

CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, Actas del Pleno desde 11/11/1947 hasta 12/12/1994

CZFV, Actas del Comité Ejecutivo desde 14/11/1949 hasta 26/03/1996

CZFV, *Balances de Patrimonio*, Vigo, desde 1949 hasta 1980

CZFV, *Presupuestos*, Vigo, desde 1949 hasta 1999

CZFV, Informe sobre la reforma de la legislación de las Zonas Francas, 05/11/1957

CZFV, *Almacén nº 1*, Vigo, desde 1957 hasta 1968

CZFV, *Ampliación del Puerto de Vigo en Bouzas-Alcabre*, Vigo, 1979

CZFV, *Memoria Económica de 1979*, Vigo, 1979

CZFV, *Informe del Delegado al Alcalde de Vigo*, Vigo, 1980

CZFV, *Memoria del viaje de Juan José Vila-Coro, asesor de promoción y desarrollo, a Estados Unidos, Panamá, Colombia, Venezuela, Brasil y Argentina*, Vigo, 1980

CZFV, *Expansión y Desarrollo*, Vigo, 1981

CZFV, *La Zona Franca Comercial de Vigo y los servicios portuarios*, Vigo, 1981

CZFV, *Nota informativa sobre la Zona Franca de Vigo*, Vigo, 1982.

CZFV, *Informe IRELCO de actividades en el segundo semestre de 1984 y estrategia para 1985*, Vigo, 1984

CZFV, *Informe sobre las industrias instaladas en la Zona Franca de Vigo*, Vigo, 1984

CZFV, *Informe y memoria sobre antecedentes, situación y perspectivas del Consorcio de la Zona Franca de Vigo*, Vigo, 1984

DIRECCIÓN GENERAL DE COMERCIO Y POLÍTICA ARANCELARIA, Informe sobre industrias en Zonas Francas de 26/02/1955

DGCPA, Informe sobre la reforma de la legislación de las Zonas Francas, 21/03/1958

DIRECCIÓN GENERAL DE INDUSTRIA, Informe sobre la reforma de la legislación de las Zonas Francas, 25/02/1958

DGI, Listado de Industrias en Zonas Francas, 05/03/1959

DIRECCIÓN GENERAL DE INDUSTRIAS NAVALES, Informe sobre la reforma de la legislación de las Zonas Francas, 13/02/1958

INDUSTRIA DE PRECOCINADOS ALIMENTICIOS, *Anteproyecto de Instalación*, 04/11/1969

INDUSTRIA DE CONFECCIÓN DE PRENDAS DE VESTIR, *Anteproyecto de Instalación*, 01/02/1973

INSTITUTO ESPAÑOL DE MONEDA EXTRANJERA, Informe sobre industrias en Zonas Francas de 26/02/1955

IEME, Informe sobre la Reforma de la legislación de las Zonas Francas, 06/03/1958

IRELCO, *Los Puertos Francos en el Reino Unido*, Vigo, 1984

KÖLNISCHE GUMMIFÄDEN FABRIK, *Anteproyecto de Instalación*, 09/03/1966

Régimen de fiscalización e intervención de Aluminios de Vigo, S.A., Boletín Oficial del Estado 11/12/1958

Régimen de fiscalización e intervención de Iberoamericana de Embalajes, S.A., Boletín Oficial del Estado de 23/05/1966

Régimen de fiscalización e intervención de Fábrica Olympia de Máquinas de Oficina, S.A., Boletín Oficial del Estado 03/10/1966

.

APÉNDICES ESTADÍSTICOS

Tabla 1 Comercio Exterior de España, 1853-1936 I

	A	B	C	D	E
	Importación	Exportación	Precios al Coste de los Factores	Importación	Exportación
	Ptas Corrientes	Ptas Corrientes	1929 = 100	Ptas de 1929	Ptas de 1929
1853	183.608.728	208.955.686	27,02	679.634.769	773.457.508
1854	203.436.838	248.375.696	27,51	739.379.203	902.706.835
1855	255.940.381	314.840.873	28,93	884.759.421	1.088.372.328
1856	326.042.019	265.904.278	28,10	1.160.439.494	946.398.954
1857	388.843.753	292.145.400	27,51	1.413.229.713	1.061.785.245
1858	376.139.516	242.839.954	28,18	1.334.795.982	861.759.483
1859	315.423.180	256.508.247	29,43	1.071.904.196	871.693.280
1860	370.828.375	274.550.861	30,42	1.218.870.315	902.417.174
1861	505.148.447	317.375.115	30,84	1.637.988.091	1.029.116.613
1862	419.828.176	277.633.068	31,01	1.354.030.283	895.422.469
1863	474.627.730	304.967.774	31,75	1.494.704.605	960.408.985
1864	497.466.783	353.212.893	31,75	1.566.629.686	1.112.343.221
1865	406.574.697	321.601.375	30,76	1.321.917.191	1.045.639.065
1866	328.032.415	409.971.570	32,42	1.011.853.834	1.264.604.612
1867	400.056.245	294.842.762	32,34	1.237.191.935	911.814.506
1868	573.893.343	277.485.160	29,09	1.972.553.405	953.756.136
1869	442.263.313	266.552.610	30,01	1.473.802.675	888.262.576
1870	521.914.095	399.549.295	30,76	1.696.926.098	1.299.075.140
1871	569.009.263	442.356.870	33,17	1.715.584.319	1.333.722.593
1872	526.506.590	510.379.848	37,82	1.392.060.281	1.349.421.884
1873	532.110.446	586.162.110	41,15	1.293.189.629	1.424.551.552
1874	572.119.429	466.465.212	37,66	1.519.337.027	1.238.758.609
1875	570.297.467	452.021.575	38,82	1.469.096.045	1.164.415.321
1876	553.652.287	645.332.544	39,48	1.402.197.266	1.634.389.580
1877	538.357.940	515.926.136	43,56	1.235.962.981	1.184.464.011
1878	541.183.774	479.878.207	42,39	1.276.557.020	1.131.948.006
1879	604.947.481	528.198.542	40,07	1.509.858.547	1.318.304.660
1880	712.046.313	649.969.179	43,64	1.631.603.266	1.489.357.947
1881	650.569.490	670.889.032	44,72	1.454.712.075	1.500.147.780
1882	816.666.901	765.376.087	45,30	1.802.661.068	1.689.444.831
1883	893.446.011	719.468.414	46,38	1.926.192.744	1.551.112.011
1884	779.643.866	619.192.339	46,47	1.677.838.230	1.332.537.359
1885	764.757.664	698.003.042	45,22	1.691.182.849	1.543.561.874
1886	855.206.950	727.349.885	44,31	1.930.232.572	1.641.654.618
1887	811.211.708	722.181.792	43,64	1.858.833.685	1.654.827.992
1888	716.085.479	763.104.389	45,47	1.574.864.408	1.678.271.627
1889	866.311.424	896.855.826	45,30	1.912.243.382	1.979.665.245
1890	941.137.925	937.759.883	45,39	2.073.606.088	2.066.163.259
1891	1.018.770.524	932.245.001	46,38	2.196.381.614	2.009.840.029
1892	850.530.978	759.503.976	49,88	1.705.314.611	1.522.805.472
1893	770.745.408	709.706.877	48,13	1.601.393.309	1.474.572.320
1894	804.790.869	672.887.317	48,63	1.654.980.197	1.383.732.380
1895	838.494.904	804.952.118	48,21	1.739.154.085	1.669.581.721
1896	909.589.269	1.023.252.447	44,39	2.049.130.881	2.305.192.310
1897	909.538.661	1.074.883.372	46,63	1.950.401.086	2.304.963.808

	<i>A</i>	<i>B</i>	<i>C</i>	<i>D</i>	<i>E</i>
1898	723.444.369	918.943.062	50,21	1.440.899.960	1.830.278.979
1899	1.045.391.983	864.347.885	51,04	2.048.219.146	1.693.502.452
1900	986.440.946	836.122.166	52,12	1.892.645.069	1.604.234.395
1901	943.400.533	790.545.136	55,78	1.691.372.342	1.417.326.078
1902	921.614.533	850.636.012	54,11	1.703.075.704	1.571.912.630
1903	975.859.650	945.978.417	54,36	1.795.044.586	1.740.079.565
1904	955.422.482	956.688.676	54,20	1.762.842.402	1.765.178.646
1905	1.087.061.953	993.871.315	53,45	2.033.803.312	1.859.451.309
1906	1.056.090.154	937.183.811	56,19	1.879.403.040	1.667.799.001
1907	997.373.660	991.994.235	58,02	1.718.969.216	1.709.697.800
1908	1.070.363.403	969.495.564	60,27	1.776.065.067	1.608.694.019
1909	1.049.999.158	1.019.253.639	61,35	1.711.583.993	1.661.466.298
1910	1.104.447.643	1.075.295.557	59,19	1.866.082.183	1.816.826.622
1911	1.071.321.351	1.101.259.635	63,42	1.689.121.344	1.736.324.169
1912	1.140.651.080	1.145.991.607	62,93	1.812.685.930	1.821.172.924
1913	1.414.947.889	1.195.007.719	65,50	2.160.129.836	1.824.358.231
1914	1.087.175.448	918.336.480	64,59	1.683.233.030	1.421.825.979
1915	1.232.526.814	1.286.276.786	65,67	1.876.873.110	1.958.722.751
1916	1.328.766.010	1.425.771.709	68,66	1.935.236.695	2.076.517.392
1917	1.370.963.185	1.375.518.347	67,83	2.021.162.637	2.027.878.151
1918	650.181.910	1.037.104.069	67,33	965.640.540	1.540.291.599
1919	1.133.889.312	1.372.861.548	67,83	1.671.652.993	2.023.961.326
1920	1.503.764.968	1.095.725.308	72,65	2.069.827.525	1.508.189.411
1921	2.833.804.175	1.584.203.855	74,48	3.804.761.632	2.127.005.845
1922	2.702.882.961	1.319.747.850	77,64	3.481.336.405	1.699.846.535
1923	2.926.557.807	1.526.356.728	78,64	3.721.616.323	1.941.022.351
1924	2.947.418.964	1.790.775.037	80,88	3.644.136.705	2.214.082.600
1925	2.249.550.629	1.584.736.649	85,87	2.619.757.412	1.845.535.517
1926	2.153.521.652	1.605.588.511	85,62	2.515.229.658	1.875.265.028
1927	2.585.520.702	1.895.281.539	93,02	2.779.608.047	2.037.554.684
1928	2.576.097.000	1.887.199.000	93,35	2.759.612.370	2.021.638.822
1929	3.004.426.000	2.118.337.000	100,00	3.004.426.000	2.118.337.000
1930	2.736.722.000	2.108.037.000	96,59	2.833.284.480	2.182.416.963
1931	2.447.300.000	2.299.667.000	94,18	2.598.501.236	2.441.747.044
1932	1.175.474.000	961.043.000	96,18	1.222.208.489	999.252.143
1933	975.442.000	738.381.000	94,26	1.034.794.291	783.308.944
1934	835.408.000	668.565.000	97,84	853.862.212	683.333.641

Fuente: Elaboración propia a partir de SERVICIO GENERAL DE ESTADÍSTICA, *Anuario Estadístico de España de 1927*, Madrid, 1927, p. 175 y del INSTITUTO GEOGRÁFICO, CATASTRAL Y DE ESTADÍSTICA, *Anuario Estadístico de España de 1934*, Presidencia del Consejo de Ministros, Madrid, 1934, p. 272.

Tabla 2 Comercio Exterior de España, 1853-1936 II

	A+B	D+E	B-A	E-D
	Movimiento de Mercancías	Movimiento de Mercancías	Saldo de Mercancías	Saldo de Mercancías
	Ptas Corrientes	Ptas de 1929	Ptas Corrientes	Ptas de 1929
1853	392.564.414	1.453.092.277	25.346.958	93.822.740
1854	451.812.534	1.642.086.037	44.938.858	163.327.632
1855	570.781.254	1.973.131.749	58.900.492	203.612.908
1856	591.946.297	2.106.838.448	-60.137.741	-214.040.540
1857	680.989.153	2.475.014.958	-96.698.353	-351.444.467
1858	618.979.470	2.196.555.464	-133.299.562	-473.036.499
1859	571.931.427	1.943.597.477	-58.914.933	-200.210.916
1860	645.379.236	2.121.287.489	-96.277.514	-316.453.140
1861	822.523.562	2.667.104.704	-187.773.332	-608.871.478
1862	697.461.244	2.249.452.752	-142.195.108	-458.607.815
1863	779.595.504	2.455.113.590	-169.659.956	-534.295.621
1864	850.679.676	2.678.972.906	-144.253.890	-454.286.465
1865	728.176.072	2.367.556.256	-84.973.322	-276.278.125
1866	738.003.985	2.276.458.446	81.939.155	252.750.778
1867	694.899.007	2.149.006.441	-105.213.483	-325.377.429
1868	851.378.503	2.926.309.540	-296.408.183	-1.018.797.269
1869	708.815.923	2.362.065.250	-175.710.703	-585.540.099
1870	921.463.390	2.996.001.238	-122.364.800	-397.850.958
1871	1.011.366.133	3.049.306.912	-126.652.393	-381.861.726
1872	1.036.886.438	2.741.482.165	-16.126.742	-42.638.397
1873	1.118.272.556	2.717.741.182	54.051.664	131.361.923
1874	1.038.584.641	2.758.095.636	-105.654.217	-280.578.417
1875	1.022.319.042	2.633.511.365	-118.275.892	-304.680.724
1876	1.198.984.831	3.036.586.846	91.680.257	232.192.314
1877	1.054.284.076	2.420.426.991	-22.431.804	-51.498.970
1878	1.021.061.981	2.408.505.026	-61.305.567	-144.609.014
1879	1.133.146.023	2.828.163.207	-76.748.939	-191.553.887
1880	1.362.015.492	3.120.961.213	-62.077.134	-142.245.318
1881	1.321.458.522	2.954.859.855	20.319.542	45.435.705
1882	1.582.042.988	3.492.105.898	-51.290.814	-113.216.237
1883	1.612.914.425	3.477.304.755	-173.977.597	-375.080.733
1884	1.398.836.205	3.010.375.590	-160.451.527	-345.300.871
1885	1.462.760.706	3.234.744.723	-66.754.622	-147.620.975
1886	1.582.556.835	3.571.887.190	-127.857.065	-288.577.953
1887	1.533.393.500	3.513.661.677	-89.029.916	-204.005.693
1888	1.479.189.868	3.253.136.035	47.018.910	103.407.219
1889	1.763.167.250	3.891.908.627	30.544.402	67.421.863
1890	1.878.897.808	4.139.769.346	-3.378.042	-7.442.829
1891	1.951.015.525	4.206.221.643	-86.525.523	-186.541.585
1892	1.610.034.954	3.228.120.083	-91.027.002	-182.509.139
1893	1.480.452.285	3.075.965.628	-61.038.531	-126.820.989
1894	1.477.678.186	3.038.712.577	-131.903.552	-271.247.817
1895	1.643.447.022	3.408.735.806	-33.542.786	-69.572.365
1896	1.932.841.716	4.354.323.192	113.663.178	256.061.429

	<i>A+B</i>	<i>D+E</i>	<i>B-A</i>	<i>E-D</i>
1897	1.984.422.033	4.255.364.894	165.344.711	354.562.723
1898	1.642.387.431	3.271.178.940	195.498.693	389.379.019
1899	1.909.739.868	3.741.721.598	-181.044.098	-354.716.694
1900	1.822.563.112	3.496.879.464	-150.318.780	-288.410.674
1901	1.733.945.669	3.108.698.420	-152.855.397	-274.046.263
1902	1.772.250.545	3.274.988.334	-70.978.521	-131.163.073
1903	1.921.838.067	3.535.124.151	-29.881.233	-54.965.020
1904	1.912.111.158	3.528.021.048	1.266.194	2.336.244
1905	2.080.933.268	3.893.254.621	-93.190.638	-174.352.002
1906	1.993.273.965	3.547.202.041	-118.906.343	-211.604.039
1907	1.989.367.895	3.428.667.017	-5.379.425	-9.271.416
1908	2.039.858.967	3.384.759.086	-100.867.839	-167.371.049
1909	2.069.252.797	3.373.050.291	-30.745.519	-50.117.696
1910	2.179.743.200	3.682.908.806	-29.152.086	-49.255.561
1911	2.172.580.986	3.425.445.513	29.938.284	47.202.825
1912	2.286.642.687	3.633.858.854	5.340.527	8.486.993
1913	2.609.955.608	3.984.488.067	-219.940.170	-335.771.605
1914	2.005.511.928	3.105.059.008	-168.838.968	-261.407.051
1915	2.518.803.600	3.835.595.862	53.749.972	81.849.641
1916	2.754.537.719	4.011.754.087	97.005.699	141.280.697
1917	2.746.481.532	4.049.040.788	4.555.162	6.715.515
1918	1.687.285.979	2.505.932.139	386.922.159	574.651.058
1919	2.506.750.860	3.695.614.319	238.972.236	352.308.333
1920	2.599.490.276	3.578.016.936	-408.039.660	-561.638.113
1921	4.418.008.030	5.931.767.478	-1.249.600.320	-1.677.755.787
1922	4.022.630.811	5.181.182.940	-1.383.135.111	-1.781.489.870
1923	4.452.914.535	5.662.638.674	-1.400.201.079	-1.780.593.973
1924	4.738.194.001	5.858.219.304	-1.156.643.927	-1.430.054.105
1925	3.834.287.278	4.465.292.929	-664.813.980	-774.221.895
1926	3.759.110.163	4.390.494.686	-547.933.141	-639.964.630
1927	4.480.802.241	4.817.162.731	-690.239.163	-742.053.363
1928	4.463.296.000	4.781.251.191	-688.898.000	-737.973.548
1929	5.122.763.000	5.122.763.000	-886.089.000	-886.089.000
1930	4.844.759.000	5.015.701.443	-628.685.000	-650.867.517
1931	4.746.967.000	5.040.248.280	-147.633.000	-156.754.192
1932	2.136.517.000	2.221.460.632	-214.431.000	-222.956.347
1933	1.713.823.000	1.818.103.235	-237.061.000	-251.485.347
1934	1.503.973.000	1.537.195.853	-166.843.000	-170.528.572

Fuente: Elaboración propia a partir del SGE, *Anuario... Op. Cit.*, 1927, p. 175 y del IGCE, *Anuario... op. Cit.*, 1934, p. 272.

Tabla 3 Mercancías importadas y exportadas por el puerto de Barcelona, 1914-28

	Toneladas Métricas		Pesetas Corrientes	
	Importación	Exportación	Importación	Exportación
1914	1.717.879	163.557	391.945.784	144.033.733
1915	1.391.711	175.660	486.566.607	227.966.932
1916	1.272.073	256.907	504.615.959	281.182.291
1917	548.057	334.066	338.394.129	313.812.005
1918	347.795	268.059	257.463.259	316.044.529
1919	805.844	366.102	411.257.722	332.162.458
1920	844.985	227.577	517.660.887	234.537.839
1921	1.091.121	136.259	1.091.041.410	286.086.674
1922	1.307.209	100.329	883.027.960	163.713.827
1923	1.270.194	123.384	848.091.714	165.789.535
1924	1.218.496	133.130	752.372.620	236.750.340
1925	1.627.173	139.224	673.402.143	229.090.606
1926	1.281.419	182.141		
1927	1.326.166	236.893		
1928	1.782.390	219.790		

Fuente: Elaboración propia a partir de CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO Y NAVEGACIÓN DE BARCELONA, *Memorias* de 1918, 1920, 1925 y 1930, Barcelona, varios años.

Tabla 4 Buques conductores en el puerto de Barcelona, Toneladas de Arqueo

	Importación		Exportación	
	Total	En lastre	Total	En lastre
1914	2.148.672	323.836	1.749.895	322.993
1915	2.096.942	480.147	1.418.434	244.324
1916	1.735.805	234.580	1.422.263	114.625
1917	1.070.218	277.740	1.332.534	217.426
1918	727.641	176.358	962.066	122.588
1919	1.322.072	420.656	1.283.231	184.093
1920	1.474.040	308.562	1.288.224	218.460
1921	2.163.776	366.450	1.536.098	257.450
1922	2.417.335	443.401	1.614.482	284.799
1923	2.865.333	588.261	1.602.559	264.761
1924	2.890.375	807.467	1.841.537	240.773
1925	2.584.544	720.154	1.930.276	196.498
1926	2.790.048	769.360	1.923.718	127.556
1927	3.258.276	1.103.629	3.237.916	169.412
1928	3.779.677	1.216.403	3.220.364	229.312

Fuente: Elaboración propia a partir de CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO Y NAVEGACIÓN DE BARCELONA, *Memorias* de 1918, 1920, 1925 y 1930, Barcelona, varios años

Tabla 5 Origen y destino de las principales mercancías del DF de Barcelona, 1927-30

	Kilogramos		Origen de las mercancías			Destino de las mercancías		
	Entradas	Salidas	TAN	TN no A	Extranjero	Extranjero	TN no A	TAN
Automoción	56.699.595	39.452.051	14.777	915	56.683.903	13.299.578	2.263.309	23.889.164
Maíz	85.416.617	79.247.210	0	0	85.416.617	0	0	79.247.210
Trigo	79.252.358	76.501.408	0	0	79.252.358	605	0	76.500.803
Café	14.379.201	14.087.777	0	2.917	14.376.284	65.234	175.732	13.846.811
Cacao	2.266.277	1.929.207	0	1.083.249	1.183.028	809.374	0	1.119.833
Legumbres	9.425.862	9.588.920	0	0	9.425.862	127.008	9.930	9.451.982
Algodón en rama	598.480	368.957	0	0	598.480	36.052	0	332.905
Lana en rama	585.667	608.851	2.671	0	582.996	165.199	0	443.652
Cueros y pieles	1.830.384	1.608.016	3.609	0	1.826.775	381.674	1.312	1.225.030
Máquinas de escribir	524.741	362.213	183	618	523.940	5.622	24.362	332.229
Desperdicios de goma	3.584.731	3.022.965	0	0	3.584.731	13.645	0	3.009.320

Fuente: CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE BARCELONA, *Memorias de los trabajos...* de 1926-27, 1928, 1929 y 1930, Barcelona, varios años.

Tabla 6 Movimiento del Depósito Franco de Barcelona, 1920-48, en kilogramos

	Santurce			Uribitarte		
	Entradas	Salidas	Stock a 31 de dic.	Entradas	Salidas	Stock a 31 de dic.
1920	10.402.801	3.917.787	6.485.014			
1921	18.098.010	19.837.408	4.745.616			
1922	5.050.906	6.840.385	2.956.137			
1923	10.283.447	11.007.721	2.231.863			
1924	15.188.944	9.186.634	8.234.173			
1925	10.348.309	14.241.134	4.341.348			
1926	11.913.858	11.386.256	4.868.950			
1927	17.534.876	13.436.333	8.967.493			
1928	21.262.335	19.224.806	11.005.022			
1929	24.424.149	26.425.404	9.003.767			
1930	13.605.101	12.933.578	9.675.290			
1931	36.635.668	30.345.107	15.965.851	4.539.297	3.116.675	1.422.622
1932	26.738.904	14.323.537	28.381.218	16.462.230	13.193.523	4.691.329
1933	19.315.264	27.079.421	20.617.061	17.385.909	20.605.262	1.471.976
1934	9.735.039	25.671.574	4.680.526	13.735.183	11.355.281	3.851.878
1935	18.228.802	11.763.652	6.465.150	12.740.457	11.620.027	4.972.308
1936	3.065.128	6.089.320	8.121.484	7.803.505	10.151.513	2.624.300
1937	2.314.360	3.693.301	2.257.056	1.742.816	1.942.836	978.181
1938	6.782.508	8.226.882	812.682	4.882.220	3.847.194	2.013.207
1939	36.749.218	36.849.024	712.876	5.412.605	6.162.183	1.263.629
1940	59.290.194	56.210.591	3.792.479	18.930.396	18.092.307	2.101.718
1941	65.129.323	54.090.099	14.831.703	12.151.422	11.906.957	2.346.183
1942	46.787.529	48.058.438	13.560.794	15.525.280	13.640.131	4.231.332
1943	87.769.309	91.016.213	10.313.890	22.473.822	22.040.401	4.664.753
1944	59.713.705	51.169.853	18.857.742	22.672.072	20.550.158	6.786.667
1945	46.668.206	56.643.902	8.882.046	25.339.752	23.578.808	8.547.611
1946	63.803.081	66.451.519	6.233.608	15.937.432	19.455.296	5.029.747
1947	78.968.146	68.229.027	16.972.727	15.531.295	13.813.410	6.747.632
1948	70.353.855	74.246.681	13.079.901	19.032.264	18.508.982	7.270.914

Fuente: CONSORCIO DEL DEPÓSITO FRANCO DE BILBAO, *Memoria... op. Cit.*, varios años.

Tabla 7 Movimiento de mercancías en el puerto de Vigo, 1933-1956, Toneladas

	Depósito Franco		Comercio Exterior		Cabotaje	
	Entradas	Salidas	Importación	Exportación	Entradas	Salidas
1933	1.727	1.319	156.599	30.032	142.783	58.461
1934	2.476	2.640	185.011	20.935	141.043	49.058
1935	3.170	2.908	181.466	24.076	156.590	38.063
1936	3.248	2.267	147.368	24.422	112.429	34.206
1937	1.861	3.294	149.124	38.076	107.102	152.435
1938	1.935	2.015	25.744	9.650	249.281	89.654
1939	6.996	14.491	95.878	13.968	270.418	98.832
1940	13.734	16.477	97.088	13.278	265.763	110.905
1941	16.374	16.115	72.029	13.533	280.482	103.360
1942	13.394	18.470	68.192	7.660	208.731	67.824
1943	11.577	13.133	63.383	10.017	237.622	53.376
1944	11.144	12.484	58.843	6.408	181.105	88.798
1945	4.468	2.697	52.562	9.879	217.244	81.726
1946	464	1.982	72.082	16.967	358.552	156.258
1947	18.322	9.506	75.046	27.756	210.972	68.380
1948	11.365	13.984	62.914	8.090	158.517	72.953
1949	951	5.138	117.601	9.714	126.137	44.098
1950	2.727	3.118	109.427	15.395	157.923	106.411
1951	1.464	1.915	138.130	15.359	99.978	62.327
1952	2.498	1.106	140.031	32.324	173.284	77.285
1953	6.445	6.554	104.690	114.825	216.944	59.790
1954	3.242	4.150	94.318	22.411	139.118	52.153
1955	6.643	5.059	102.480	239.597	214.378	76.835
1956	3.629	4.086	109.520	377.323	232.597	120.698

COCIN de Vigo, Memoria... op. Cit., 1945, p. 29 y 1947, p. 27.

Tabla 8 Ingresos del Consorcio de la Zona Franca de Vigo (I), 1949-99, en pesetas corrientes

	Subvenciones	Subvenciones Complementarias	Ingresos Explotación	Ingresos Financieros	Total Ingresos
1949	103.250,00	0,00	0,00	0,00	103.250,00
1950	210.000,00	0,00	0,00	0,00	210.000,00
1951	241.000,00	0,00	0,00	0,00	241.000,00
1952	625.000,00	0,00	0,00	0,00	625.000,00
1953	1.025.000,00	0,00	0,00	2.033,60	1.027.033,60
1954	1.100.000,00	0,00	0,00	5.690,15	1.105.690,15
1955	1.100.000,00	0,00	0,00	44.332,50	1.144.332,50
1956	1.650.000,00	0,00	0,00	43.110,85	1.693.110,85
1957	2.600.000,00	0,00	284.893,45	6.064.310,06	8.949.203,51
1958	1.760.000,00	0,00	979.724,20	7.084.567,27	9.824.291,47
1959	1.710.000,00	209.882,75	986.320,30	5.939,76	2.912.142,81
1960	1.710.000,00	3.383.060,30	1.111.434,70	24.185,90	6.228.680,90
1961	1.560.000,00	6.212.545,70	1.468.677,30	498,10	9.241.721,10
1962	1.760.000,00	9.257.250,65	2.099.429,45	16.850,20	13.133.530,30
1963	2.160.000,00	22.598.206,40	3.071.579,65	561.685,35	28.391.471,40

	<i>Subvenciones</i>	<i>S. Complement.</i>	<i>I. Explotación</i>	<i>I. Financieros</i>	<i>Total</i>
1964	1.660.000,00	29.351.073,15	5.463.777,10	898.161,05	37.373.011,30
1965	1.560.000,00	31.174.575,65	5.570.517,80	937.955,85	39.243.049,30
1966	1.535.000,00	42.618.102,05	5.077.511,60	1.507.227,55	50.737.841,20
1967	1.535.000,00	30.189.643,00	6.155.344,15	2.085.929,60	39.965.916,75
1968	1.535.000,00	15.754.904,55	7.147.474,85	2.118.886,55	26.556.265,95
1969	1.635.000,00	26.700.237,45	7.429.827,35	2.576.172,90	38.341.237,70
1970	1.585.000,00	19.125.135,45	8.143.787,85	3.848.158,90	32.702.082,20
1971	1.560.000,00	2.203.863,25	9.959.475,50	4.340.367,25	18.063.706,00
1972	1.560.000,00	22.235.124,05	12.063.924,50	3.835.713,70	39.694.762,25
1973	1.585.000,00	13.259.141,45	16.341.182,50	3.783.133,55	34.968.457,50
1974	1.560.000,00	9.177.471,00	26.212.439,15	5.815.950,65	42.765.860,80
1975	1.560.000,00	59.126.894,00	15.910.106,35	3.940.231,10	80.537.231,45
1976	1.560.000,00	52.772.866,30	39.940.470,90	4.585.330,60	98.858.667,80
1977	1.560.000,00	18.102.326,00	58.307.213,00	6.720.830,15	84.690.369,15
1978	1.510.000,00	71.531.624,00	106.247.304,00	7.508.118,00	186.797.046,00
1979	1.610.000,00	16.657.251,00	114.601.687,00	13.614.712,00	146.483.650,00
1980	1.560.000,00	104.905.142,00	132.974.522,00	17.308.741,00	256.748.405,00
1981	1.560.000,00	43.764.370,00	144.875.864,00	40.560.776,00	230.761.010,00
1982	60.000,00	27.034.369,00	169.874.132,00	38.872.281,00	235.840.782,00
1983	60.000,00	27.156.369,00	176.897.878,60	40.768.836,40	244.883.084,00
1984	60.000,00	63.473.679,00	202.412.173,55	40.435.785,45	306.381.638,00
1985	60.000,00	172.143.326,00	237.803.779,00	40.178.947,00	450.186.052,00
1986	60.000,00	27.156.369,00	306.933.524,00	74.317.775,00	408.467.668,00
1987	60.000,00	117.875.357,00	360.857.082,00	76.320.051,00	555.112.490,00
1988	60.000,00	326.075.234,00	393.236.632,00	100.805.857,00	820.177.723,00
1989	60.000,00	8.303.943.779,00	450.466.082,00	455.663.564,00	9.210.133.425,00
1990	60.000,00	7.183.076.845,00	518.645.467,00	2.085.387.281,00	9.787.169.593,00
1991	60.000,00	4.777.458.438,00	531.669.276,00	2.639.249.230,00	7.948.436.944,00
1992	1.461.793,00	1.568.164.299,00	564.639.588,00	3.058.859.066,00	5.193.124.746,00
1993	2.530.986,00	2.100.937.835,00	650.159.009,00	3.284.451.193,00	6.038.079.023,00
1994	2.257.274,00	255.069.871,00	506.886.173,00	2.428.595.739,00	3.192.809.057,00
1995	60.000,00	91.277.881,00	577.675.324,00	2.552.170.113,00	3.221.183.318,00
1996	666.473.438,00	502.409.578,00	890.727.069,00	1.885.664.369,00	3.945.274.454,00
1997	227.268.285,00	1.373.023.057,00	1.359.867.424,00	1.261.031.933,00	4.221.190.699,00
1998	348.686.217,00	3.737.860.160,00	1.267.314.787,00	1.004.392.277,00	6.358.253.441,00
1999	108.158.032,00	7.040.924.059,00	2.529.872.623,00	836.053.807,00	10.515.008.521,00

Fuente: CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *Presupuestos*, Vigo, varios años

Tabla 9 Ingresos del Consorcio de la ZFV (II); Subvenciones, 1949-99, en pesetas corrientes

	Estado	Ayuntamiento	Diputación	Cámara de Comercio	Ayudas CEE - UE
1949		103.250,00			
1950		50.000,00	150.000,00	10.000,00	
1951		75.000,00	150.000,00	16.000,00	
1952	500.000,00	50.000,00	75.000,00		
1953	1.000.000,00		25.000,00		
1954	1.000.000,00	75.000,00	25.000,00		
1955	1.000.000,00	50.000,00	50.000,00		

	<i>Estado</i>	<i>Ayuntamiento</i>	<i>Diputación</i>	<i>Cámara de C.</i>	<i>Ayudas CEE-UE</i>
1956	1.500.000,00	50.000,00	100.000,00		
1957	2.500.000,00	50.000,00	50.000,00		
1958	1.500.000,00	100.000,00	150.000,00	10.000,00	
1959	1.500.000,00	100.000,00	100.000,00	10.000,00	
1960	1.500.000,00	200.000,00		10.000,00	
1961	1.500.000,00		50.000,00	10.000,00	
1962	1.500.000,00	200.000,00	50.000,00	10.000,00	
1963	1.500.000,00	600.000,00	50.000,00	10.000,00	
1964	1.500.000,00	100.000,00	50.000,00	10.000,00	
1965	1.500.000,00	50.000,00		10.000,00	
1966	1.500.000,00	25.000,00		10.000,00	
1967	1.500.000,00	25.000,00		10.000,00	
1968	1.500.000,00	25.000,00		10.000,00	
1969	1.500.000,00	25.000,00	100.000,00	10.000,00	
1970	1.500.000,00	25.000,00	50.000,00	10.000,00	
1971	1.500.000,00	0,00	50.000,00	10.000,00	
1972	1.500.000,00	0,00	50.000,00	10.000,00	
1973	1.500.000,00	25.000,00	50.000,00	10.000,00	
1974	1.500.000,00	0,00	50.000,00	10.000,00	
1975	1.500.000,00	0,00	50.000,00	10.000,00	
1976	1.500.000,00		50.000,00	10.000,00	
1977	1.500.000,00		50.000,00	10.000,00	
1978	1.500.000,00		0,00	10.000,00	
1979	1.500.000,00		100.000,00	10.000,00	
1980	1.500.000,00		50.000,00	10.000,00	
1981	1.500.000,00		50.000,00	10.000,00	
1982			50.000,00	10.000,00	
1983			50.000,00	10.000,00	
1984			50.000,00	10.000,00	
1985			50.000,00	10.000,00	
1986			50.000,00	10.000,00	
1987			50.000,00	10.000,00	
1988			50.000,00	10.000,00	
1989			50.000,00	10.000,00	
1990			50.000,00	10.000,00	
1991			50.000,00	10.000,00	
1992			50.000,00	10.000,00	1.401.793,00
1993			50.000,00	10.000,00	2.470.986,00
1994			50.000,00	10.000,00	2.197.274,00
1995			50.000,00	10.000,00	
1996			50.000,00	10.000,00	666.413.438,00
1997			50.000,00	10.000,00	227.208.285,00
1998			50.000,00	10.000,00	348.626.217,00
1999			50.000,00	10.000,00	108.098.032,00

Fuente: CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *Presupuestos*, Vigo, varios años

**Tabla 10 Ingresos del Consorcio de la ZFV (III); Subvención Complementaria:
Impuesto de Sociedades, 1959-90, en pesetas corrientes**

	Citroën Hispania	INDUGASA	Ferroplast	Abreu	POVISA - SERINORSA	Duordin	Otros
1959	209.882,75						
1960	3.383.060,30						
1961	6.212.545,70						
1962	9.257.250,65						
1963	22.598.206,40						
1964	29.351.073,15						
1965	31.174.575,65						
1966	42.618.102,05						
1967	30.189.643,00						
1968	15.754.904,55						
1969	26.694.107,45		3.480,00				2.650,00
1970	19.123.077,45		0,00				2.058,00
1971	2.144.064,00		29.882,00				29.917,25
1972	22.166.482,00		23.095,00				45.547,05
1973	13.254.853,45		4.288,00				
1974	7.659.138,75	1.434.031,75	84.300,50				
1975	43.393.234,50	921.877,50	30.058,50				14.781.723,50
1976	38.590.818,70	921.877,50	57.616,40	9.337,50			13.193.216,20
1977	12.428.699,00	925.594,00	213.113,00	9.338,00			4.525.582,00
1978	52.109.234,00	925.594,00	583.492,00	9.338,00	21.060,00		17.882.906,00
1979	8.404.854,00	3.564.709,00	503.507,00	9.338,00	10.530,00		4.164.313,00
1980	87.694.837,00	16.389.129,00	794.686,00	12.450,00	14.040,00		
1981	31.234.550,00	11.446.951,00	882.837,00	150.000,00	50.032,00		
1982	23.523.428,00	3.275.793,00	35.116,00	150.000,00	50.032,00		
1983	23.523.428,00	3.275.793,00	35.116,00	150.000,00	50.032,00		122.000,00
1984	23.523.428,00	39.593.103,00	35.116,00	150.000,00	50.032,00		122.000,00
1985	23.523.428,00	148.262.750,00	35.116,00	150.000,00	50.032,00		122.000,00
1986	23.523.428,00	3.275.793,00	35.116,00	150.000,00	50.032,00		122.000,00
1987	23.523.428,00	93.963.647,00	35.116,00	150.000,00	50.032,00	31.134,00	122.000,00
1988	331.186.061,00	-5.703.613,00	50.130,00	214.137,00	114.655,00	31.134,00	182.730,00
1989	8.235.741.924,00	67.559.153,00	51.466,00	220.561,00		39.530,00	331.145,00
1990	6.853.839.979,00	328.549.107,00	55.158,00	236.000,00		42.260,00	354.341,00

Fuente: CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *Presupuestos*, Vigo, varios años

Tabla 11 Ingresos del Consorcio de la ZFV (IV); Ingresos de Explotación, 1957-99, en pesetas corrientes

	Canon de Producción	Canon de Ocupación	Almacenes	Prestación de Servicios y Compensaciones	Otros
1957	0,00	0,00	284.893,45		0,00
1958	42.000,00	0,00	871.964,20		65.760,00
1959	152.520,00	0,00	739.600,30		94.200,00
1960	298.975,00	0,00	784.799,70		27.660,00
1961	508.590,00	0,00	932.079,30		28.008,00
1962	858.450,00	0,00	1.233.587,45		7.392,00
1963	1.201.624,00	625.000,00	1.244.955,65		0,00
1964	2.339.634,90	625.000,00	2.483.782,20		15.360,00
1965	2.671.715,75	625.000,00	2.273.802,05		0,00
1966	3.315.354,90	810.000,00	952.156,70		0,00
1967	3.733.145,95	1.633.047,80	789.150,40		0,00
1968	4.640.247,10	1.381.698,60	1.125.529,15		0,00
1969	4.505.944,10	1.487.433,60	1.436.449,65		0,00
1970	4.469.091,45	1.487.433,60	2.187.262,80		0,00
1971	5.039.747,95	2.450.763,65	2.468.963,90		0,00
1972	6.262.220,30	2.800.645,25	3.001.058,95		0,00
1973	7.992.664,90	3.968.258,65	3.599.805,15	780.453,80	0,00
1974	11.720.426,70	8.113.514,90	5.457.221,65	921.275,90	0,00
1975	0,00	9.291.449,60	5.108.488,75	1.510.168,00	0,00
1976	16.546.159,95	12.979.775,40	6.779.917,55	3.634.618,00	0,00
1977	22.424.480,00	12.979.775,00	16.386.733,00	6.516.225,00	0,00
1978	35.332.520,00	14.996.041,00	47.234.943,00	8.683.800,00	0,00
1979	46.097.695,00	18.960.084,00	30.367.538,00	19.176.370,00	0,00
1980	58.729.075,00	19.339.153,00	37.309.794,00	17.596.500,00	0,00
1981	57.058.780,00	30.628.952,00	29.295.494,00	27.892.638,00	0,00
1982	58.145.512,00	30.628.952,00	55.268.343,00	25.831.325,00	0,00
1983	66.050.473,00	34.164.087,00	47.017.898,70	29.665.419,90	0,00
1984	81.447.575,00	40.728.959,00	47.648.298,50	32.587.341,05	0,00
1985	88.074.703,00	40.729.076,00	76.000.000,00	33.000.000,00	0,00
1986	100.313.604,00	42.619.920,00	106.500.000,00	57.000.000,00	500.000,00
1987	121.482.907,00	61.874.175,00	119.000.000,00	58.000.000,00	500.000,00
1988	157.900.034,00	59.451.716,00	119.661.629,00	55.593.022,00	630.231,00
1989	192.634.723,00	55.690.092,00	136.751.935,00	65.057.189,00	332.143,00
1990	223.493.343,00	51.903.012,00	180.010.176,00	61.181.544,00	2.057.392,00
1991	212.641.609,00	67.989.178,00	188.825.510,00	62.212.979,00	0,00
1992	212.862.334,00	74.384.592,00	211.933.503,00	59.600.137,00	5.859.022,00
1993	239.675.466,00	82.827.078,00	179.072.869,00	125.358.898,00	23.224.698,00
1994	199.193.916,00	79.928.507,00	151.421.055,00	71.247.859,00	5.094.836,00
1995	231.009.610,00	80.062.476,00	193.802.141,00	66.796.694,00	6.004.403,00
1996	221.631.726,00	89.748.892,00	316.743.110,00	107.362.099,00	155.241.242,00
1997	249.588.057,00	90.196.501,00	443.026.979,00	126.690.997,00	450.364.890,00
1998	298.376.437,00	84.398.974,00	454.097.070,00	128.869.318,00	301.572.988,00
1999	391.007.008,00	84.077.380,00	549.479.848,00	170.671.289,00	1.334.637.098,00

Fuente: CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *Presupuestos*, Vigo, varios años

Tabla 12 Ingresos del Consorcio de la ZFV (V); Canon de Producción, 1958-99, en pesetas corrientes

	CHSA	INDUGASA	KGF - BASPA	Ferroplast	Barreto	POVISA / SERINORSA	Duordin España SA
1958	42.000,00						
1959	152.520,00						
1960	298.975,00						
1961	508.590,00						
1962	858.450,00						
1963	1.201.624,00						
1964	2.339.634,90						
1965	2.671.715,75						
1966	3.315.354,90						
1967	3.733.145,95						
1968	4.640.247,10						
1969	4.229.666,80		272.361,00	3.916,30			
1970	4.207.942,85		248.086,80	13.061,80			
1971	5.015.528,95			24.219,00			
1972	5.679.397,50		523.738,80	25.372,00	33.712,00		
1973	7.833.475,40	20.294,80		37.758,70	101.136,00		
1974	11.238.470,80	446.690,90		35.265,00			
1975							
1976	15.662.860,70	781.913,50		53.622,00		47.763,75	
1977	21.168.315,00	1.110.878,00		81.572,00		63.715,00	
1978	32.832.720,00	2.291.088,00		90.824,00		117.888,00	
1979	42.605.799,00	3.299.613,00		103.885,00		88.398,00	
1980	55.410.643,00	3.037.828,00		188.735,00		91.869,00	
1981	50.606.034,00	6.172.903,00		195.309,00		84.534,00	
1982	50.708.617,00	7.244.735,00		112.756,00		79.404,00	
1983	55.278.101,00	8.989.658,00		138.667,00		1.644.047,00	
1984	68.821.356,00	12.150.941,00		137.278,00		338.000,00	
1985	73.377.010,00	14.085.517,00		198.682,00		413.494,00	
1986	85.042.615,00	14.532.721,00		297.805,00		440.463,00	
1987	102.333.294,00	15.532.424,00		383.366,00		301.524,00	2.932.299,00
1988	136.906.092,00	17.487.854,00		546.120,00		124.540,00	2.835.428,00
1989	170.454.203,00	18.544.642,00		578.151,00		91.869,00	2.965.858,00
1990	196.166.304,00	23.033.084,00		718.832,00			3.575.123,00
1991	183.226.480,00	24.144.992,00		678.487,00			4.591.650,00
1992	186.899.881,00	22.390.026,00					3.572.427,00
1993	212.750.590,00	23.155.966,00		3.768.910,00			
1994	169.836.108,00	24.342.614,00		5.015.194,00			
1995	202.639.678,00	28.369.932,00					
1996	189.183.733,00	32.447.993,00					
1997	205.525.637,00	44.062.420,00					
1998	256.830.633,00	41.545.804,00					
1999	348.504.905,00	42.502.103,00					

Fuente: CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *Presupuestos*, Vigo, varios años

Tabla 13 Ingresos del Consorcio de la ZFV (VI); Canon de Ocupación, 1963-99, en pesetas corrientes

	CHSA	IDUGASA	KGF - BASPA	Ferroplast	Barreto	POVISA / SERINORSA	Duordin España SA	Otros
1963	625.000,00							
1964	625.000,00							
1965	625.000,00							
1966	810.000,00							
1967	810.000,00		73.047,80					750.000,00
1968	810.000,00		496.173,60	75.525,00				
1969	810.000,00		496.173,60	181.260,00				
1970	810.000,00		496.173,60	181.260,00				
1971	1.799.577,65		413.478,00	181.260,00	56.448,00			
1972	1.799.577,65		633.999,60	181.260,00	185.808,00			
1973	2.506.110,70	1.043.119,20		216.756,75	202.272,00			
1974	4.625.710,00	1.390.825,60		252.253,50	151.704,00	1.693.021,80		
1975	4.625.710,00	1.390.825,60		252.253,50		3.022.660,50		
1976	8.362.820,00	1.390.825,60		252.253,50		2.973.876,30		
1977	8.362.820,00	1.390.826,00		252.253,00		2.973.876,00		
1978	8.362.820,00	3.234.643,00		424.702,00		2.973.876,00		
1979	8.362.820,00	3.272.461,00		597.151,00		6.727.652,00		
1980	8.362.820,00	3.310.278,00		597.151,00		7.068.904,00		
1981	19.652.619,00	3.310.278,00		597.151,00		7.068.904,00		
1982	19.652.619,00	3.310.278,00		597.151,00		7.068.904,00		
1983	19.652.619,00	6.547.564,00		895.000,00		7.068.904,00		
1984	19.652.619,00	6.700.667,00		1.175.673,00		13.200.000,00		
1985	19.652.619,00	6.700.667,00		1.175.673,00		13.200.117,00		
1986	19.652.619,00	6.700.667,00		1.175.673,00		13.757.500,00	1.333.461,00	
1987	33.912.550,00	7.504.747,00		1.316.754,00		15.408.400,00	3.731.724,00	
1988	33.912.550,00	10.051.000,00		1.439.023,00		8.591.235,00	5.457.908,00	
1989	33.912.550,00	10.051.000,00		1.702.374,00		3.935.080,00	6.089.088,00	
1990	33.912.550,00	10.051.000,00		1.702.374,00			5.889.088,00	348.000,00
1991	46.297.410,00	10.051.000,00		3.600.000,00			6.955.008,00	1.085.760,00
1992	46.297.410,00	10.051.000,00		4.800.000,00			7.348.224,00	5.887.958,00
1993	46.297.410,00	13.470.350,00		6.000.000,00			7.741.440,00	9.317.878,00
1994	46.297.410,00	13.470.350,00		7.200.000,00			2.033.664,00	10.927.083,00
1995	46.297.410,00	13.470.350,00		9.600.000,00				10.694.716,00
1996	58.793.080,00	13.470.350,00		10.012.800,00				7.472.662,00
1997	58.793.080,00	13.641.919,00		10.333.210,00				7.428.292,00
1998	58.793.080,00	16.404.408,00						9.201.486,00
1999	58.793.080,00	16.404.408,00						8.879.892,00

Fuente: CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *Presupuestos*, Vigo, varios años

Tabla 14 Ingresos del Consorcio de la ZFV (VII); Ingresos Financieros, 1953-99

	Intereses	Reintegros	Devolución de Retenciones	Otros
1953	2.033,60			
1954	5.690,15			
1955	44.332,50			
1956	43.110,85			
1957	58.133,03	6.177,03		6.000.000,00
1958	66.567,27	18.000,00		7.000.000,00
1959	5.939,76	0,00		
1960	24.185,90	0,00		
1961	498,10	0,00		
1962	16.850,20	0,00		
1963	20.358,40	217.680,00	323.646,95	
1964	502.419,10	20.380,00	375.361,95	
1965	524.598,50	4.000,00	409.357,35	
1966	1.044.241,80	109.377,10	353.608,65	
1967	1.512.992,05	201.150,00	371.787,55	
1968	1.795.328,10	0,00	323.558,45	
1969	2.159.495,20	1.811,40	414.866,30	
1970	3.309.371,60	30.000,00	508.787,30	
1971	3.848.702,80	0,00	491.664,45	
1972	3.018.404,40	3.000,00	814.309,30	
1973	2.877.229,50	0,00	905.904,05	
1974	3.928.648,85	43.250,00	1.844.051,80	
1975	3.872.940,65	67.290,45		
1976	4.513.216,00	72.114,60		
1977	6.670.632,15	50.198,00		
1978	7.440.780,00	67.338,00		
1979	13.568.672,00	46.040,00		
1980	17.137.979,00	47.270,00		123.492,00
1981	39.833.393,00	324.921,00		402.462,00
1982	38.564.861,00	116.445,00		190.975,00
1983	40.701.108,00	67.728,40		
1984	40.355.436,75	80.348,70		
1985	40.097.947,00	81.000,00		
1986	74.257.775,00	60.000,00		
1987	76.280.051,00	40.000,00		
1988	78.075.578,00	22.730.279,00		
1989	453.893.749,00	31.147,00		1.738.668,00
1990	2.044.248.271,00	41.060.630,00		78.380,00
1991	2.615.364.413,00	23.644.817,00		240.000,00
1992	3.021.412.371,00	29.278.602,00		8.168.093,00
1993	3.248.512.991,00	30.645.621,00		5.292.581,00
1994	2.422.479.737,00	2.446.556,00		3.669.446,00
1995	2.424.198.503,00	63.122.179,00		64.849.431,00
1996	1.878.374.643,00	1.263.278,00		6.026.448,00
1997	1.256.536.267,00	1.397.353,00		3.098.313,00
1998	998.668.558,00	1.472.240,00		4.251.479,00
1999	832.778.382,00	1.537.778,00		1.737.647,00

Fuente: CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *Presupuestos*, Vigo, varios años

Tabla 15 Gastos del Consorcio de la Zona Franca de Vigo (I), 1949-99, en pesetas corrientes

	Generales	Financieros	Explotación	Adquisición	Obras	Total
1949	70.985,60	284,20				71.269,80
1950	253.689,15	1.191,30				254.880,45
1951	219.687,90	1.676,85				221.364,75
1952	408.645,35	27.821,90				436.467,25
1953	412.606,00	3.287,15				415.893,15
1954	326.058,95	14.731,30				340.790,25
1955	584.651,50	12.330,90				596.982,40
1956	568.761,80	10.344,65		1.056.438,00		1.635.544,45
1957	1.334.808,00	344.494,09	36.305,95	5.394.049,65	403.994,15	7.513.651,84
1958	1.556.405,25	1.252.423,66	169.144,95	6.768.653,22	2.303.478,14	12.050.105,22
1959	1.286.857,90	1.372.839,63	283.747,85	156.041,00	0,00	3.099.486,38
1960	1.512.201,10	1.413.267,09	297.030,10	1.324.152,20	240.000,00	4.786.650,49
1961	2.122.560,15	1.456.299,95	243.913,50	1.455.704,80	1.865.230,15	7.143.708,55
1962	2.554.640,01	1.557.838,05	228.860,50	6.698.795,85	4.638.173,45	15.678.307,86
1963	4.528.388,80	1.233.013,25	244.230,30	2.771.042,80	9.012.791,30	17.789.466,45
1964	4.691.532,30	1.451.003,65	623.653,20	397.827,35	19.665.591,60	26.829.608,10
1965	6.081.120,45	1.870.423,25	213.036,20	319.702,80	18.182.104,80	26.666.387,50
1966	6.496.804,90	1.981.161,20	377.349,45	69.196,10	14.844.087,30	23.768.598,95
1967	7.402.442,85	3.050.388,90	412.560,90	1.717.523,50	36.536.194,80	49.119.110,95
1968	7.510.712,50	3.061.260,55	471.235,00	459.627,40	4.379.954,25	15.882.789,70
1969	8.797.864,85	2.903.295,30	590.345,95	5.956,20	17.144.962,65	29.442.424,95
1970	9.230.802,90	3.288.477,85	617.350,85	194.212,00	11.215.486,45	24.546.330,05
1971	10.935.628,40	3.613.237,60	589.686,25	28.370,00	9.091.105,90	24.258.028,15
1972	12.224.049,95	4.182.449,05	784.383,20	47.000,00	25.331.849,00	42.569.731,20
1973	15.139.542,25	5.056.677,70	936.308,35	0,00	2.788.943,60	23.921.471,90
1974	17.523.001,15	6.767.124,80	1.538.123,00	1.462,00	15.021.681,05	40.851.392,00
1975	25.732.165,55	7.597.513,40	1.798.970,00	0,00	62.862.385,05	97.991.034,00
1976	29.666.480,90	6.261.359,40	5.599.178,70	0,00	7.146.262,30	48.673.281,30
1977	41.057.593,23	10.202.574,30	4.384.250,27	0,00	16.313.084,70	71.957.502,50
1978	66.782.604,00	10.873.161,00	12.342.553,00	0,00	14.010.117,00	104.008.435,00
1979	85.789.511,00	16.326.040,00	3.967.909,00	896.844,00	46.498.771,00	153.479.075,00
1980	104.719.991,00	21.866.078,00	5.761.186,00	358.380,00	11.882.218,00	144.587.853,00
1981	119.515.480,00	24.174.883,00	18.527.314,00	0,00	1.946.259,00	164.163.936,00
1982	137.893.963,00	35.361.022,00	7.093.385,00	0,00	2.464.321,00	182.812.691,00
1983	149.018.367,80	41.277.739,10	3.542.343,10	0,00	2.266.513,00	196.104.963,00
1984	161.367.588,30	45.700.537,90	7.875.954,80	340.787,00	1.632.522,00	216.917.390,00
1985	171.300.000,00	53.085.000,00	15.759.064,40	3.339.773,00	4.603.115,60	248.086.953,00
1986	178.000.000,00	65.400.000,00	49.494.449,00	5.384.640,00	10.211.634,00	308.490.723,00
1987	185.500.000,00	76.400.000,00	40.351.351,00	1.423.696,00	6.647.536,00	310.322.583,00
1988	197.213.724,00	86.337.347,00	57.110.587,00	1.245.270,00	136.751.507,00	478.658.435,00
1989	232.977.639,00	54.223.478,00	56.674.326,00	16.455.487,00	19.576.053,00	379.906.983,00
1990	310.726.916,00	112.169.207,00	59.747.418,00	16.106.793,00	970.346.712,00	1.469.097.046,00
1991	419.844.816,00	97.786.056,00	53.635.301,00	64.735.787,00	934.373.889,00	1.570.375.849,00
1992	430.465.008,00	105.148.915,00	100.193.386,00	1.743.569.591,00	767.364.754,00	3.146.741.654,00
1993	696.897.234,00	410.648.872,00	111.248.705,00	2.182.410.070,00	675.141.757,00	4.076.346.638,00
1994	499.295.288,00	632.184.952,00	74.095.574,00	1.313.425.767,00	480.177.261,00	2.999.178.842,00

	<i>Generales</i>	<i>Financieros</i>	<i>Explotación</i>	<i>Adquisición</i>	<i>Obras</i>	<i>Total</i>
1995	546.328.130,00	488.189.264,00	70.537.614,00	60.334.634,00	6.565.833.959,00	7.731.223.601,00
1996	617.393.176,00	125.109.288,00	69.253.583,00	62.699.253,00	5.050.582.037,00	5.925.037.337,00
1997	914.254.010,00	156.550.385,00	81.946.929,00	195.405.297,00	2.233.720.439,00	3.581.877.060,00
1998	780.868.381,00	159.252.165,00	92.501.070,00	941.718.037,00	3.168.868.278,00	5.143.207.931,00
1999	856.285.272,00	278.554.056,00	128.170.876,00	180.128.904,00	1.450.305.252,00	2.893.444.360,00

Fuente: Consorcio de la Zona Franca de Vigo, *Presupuestos*, Vigo, varios años

Tabla 16 Gastos del Consorcio de la ZFV (II); Gastos Generales, 1949-99, en pesetas corrientes

	Gastos Fijos (A)	Personal (B)	Material (C)	Servicios (D)	Representación
1949	15.505,80	27.760,00	27.719,80		
1950	39.295,40	151.985,00	33.000,95	27.562,75	1.845,05
1951	40.790,20	157.700,00	7.929,90	2.495,80	10.772,00
1952	40.463,70	228.925,00	116.853,55	6.368,00	16.035,10
1953	41.462,65	232.510,00	100.701,60	24.029,95	13.901,80
1954	43.547,60	232.405,00	24.106,65	2.893,40	23.106,30
1955	44.848,60	240.585,00	32.318,85	206.291,25	60.607,80
1956	44.419,00	270.433,35	54.875,20	57.154,50	141.879,75
1957	60.460,10	527.126,00	162.533,35	429.958,80	154.729,75
1958	69.673,62	705.545,80	155.003,08	483.942,80	142.239,95
1959	66.265,65	883.329,20	52.379,60	188.540,80	96.342,65
1960	69.894,00	887.816,35	65.051,45	384.939,15	104.500,15
1961	79.127,65	1.064.892,90	176.127,70	699.757,95	102.653,95
1962	90.134,01	1.710.763,35	123.336,00	505.392,95	125.013,70
1963	99.518,10	2.657.338,75	256.040,85	1.366.758,30	148.732,80
1964	100.106,00	3.466.598,35	358.301,30	603.898,75	162.627,90
1965	124.107,70	4.224.108,85	913.567,00	575.733,90	243.603,00
1966	163.782,20	4.830.636,35	253.882,45	903.493,90	345.010,00
1967	205.359,50	6.203.484,75	186.269,95	526.928,65	280.400,00
1968	194.939,55	6.431.995,05	140.764,35	458.218,55	284.795,00
1969	208.607,90	7.532.437,90	263.734,60	460.676,45	332.408,00
1970	255.307,20	7.973.421,30	327.188,75	391.476,65	283.409,00
1971	267.800,20	9.741.014,65	245.672,30	344.645,25	336.496,00
1972	253.482,90	10.334.469,80	819.885,95	335.661,30	480.550,00
1973	361.253,05	12.966.904,35	639.498,85	450.919,00	720.967,00
1974	431.266,30	14.437.372,30	932.536,55	1.039.072,00	682.754,00
1975	450.644,40	22.814.482,40	1.315.975,75	212.395,00	938.668,00
1976	3.429.882,25	24.834.986,60	1.301.015,55		100.596,50
1977	3.804.256,41	36.084.356,85	927.989,60		240.990,37
1978	17.692.558,00	47.879.773,00	976.785,00		233.488,00
1979	11.778.793,00	70.360.397,00	2.889.939,00		760.382,00
1980	12.248.724,00	87.139.941,00	4.362.596,00		968.730,00
1981	18.357.993,00	97.491.745,00	3.123.596,00		542.146,00
1982	21.615.856,00	110.140.181,00	4.439.876,00	1.698.050,00	
1983	17.521.228,30	123.646.697,30	5.886.545,70	1.963.896,50	
1984	17.920.752,90	134.437.966,00	6.847.570,40	2.161.299,00	
1985	19.000.000,00	143.000.000,00	7.300.000,00	2.000.000,00	
1986	16.000.000,00	152.000.000,00	3.900.000,00	2.100.000,00	4.000.000,00

	<i>G. Fijos</i>	<i>Personal</i>	<i>Material</i>	<i>Servicios</i>	<i>Representación</i>
1987	14.500.000,00	159.000.000,00	3.900.000,00	4.100.000,00	4.000.000,00
1988	14.348.693,00	166.977.301,00	2.782.634,00	1.611.196,00	11.493.900,00
1989	14.953.283,00	194.646.517,00	3.372.208,00	13.434.905,00	6.570.726,00
1990	13.703.343,00	215.776.477,00	6.156.504,00	48.377.077,00	26.713.515,00
1991	24.069.537,00	216.995.513,00	6.105.736,00	136.630.240,00	36.043.790,00
1992	41.010.732,00	218.988.367,00	52.313.056,00	90.634.750,00	27.518.103,00
1993	53.918.995,00	344.885.235,00	31.245.307,00	250.611.499,00	16.236.198,00
1994	75.354.708,00	250.276.729,00	32.507.728,00	126.407.019,00	14.749.104,00
1995	66.984.207,00	240.120.917,00	67.038.873,00	155.314.941,00	16.869.192,00
1996	69.392.738,00	270.606.788,00	30.413.760,00	242.928.847,00	4.051.043,00
1997	140.239.598,00	293.297.072,00	47.081.856,00	429.648.954,00	3.986.530,00
1998	145.194.180,00	321.199.083,00	24.240.755,00	282.067.832,00	8.166.531,00
1999	140.774.258,00	320.734.280,00	20.058.405,00	365.063.185,00	9.655.144,00

(A) Los Gastos Fijos incluyen Alquiler de inmuebles, mobiliario, maquinaria y vehículos, agua, calefacción y luz, servicios de limpieza y conservación

(B) En Personal se incluyen salarios, retribuciones extraordinarias, becas y otras ayudas

(C) En Material se consignan las compras de muebles, material de oficina, libros o uniformes

(D) En Servicios quedaban inicialmente contemplados los estudios, proyectos, informes y publicidad; más recientemente incluye los gastos de ARDAN

Fuente: CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *Presupuestos*, Vigo, varios años

Tabla 17 Gastos del Consorcio de la ZFV (III); Gastos Financieros, 1949-99, en pesetas corrientes

	Gravamen de Subvenciones	Crédito	Tributos	Seguros	Participación en Otras Empresas	Otros
1949	239,20					45,00
1950	1.017,30		174,00			
1951	1.322,85		354,00			
1952	1.176,00		311,50	334,40		26.000,00
1953	344,05		2.618,70	324,40		
1954	592,50		13.814,40	324,40		
1955	852,60		11.153,90	324,40		
1956	1.543,90		8.476,20	324,55		
1957	851,95	275.958,35	64.523,59	1.092,85		2.067,35
1958	2.366,85	1.087.831,28	158.898,38	1.847,40		1.479,75
1959	61.189,70	1.087.831,28	219.644,65	3.235,70		938,30
1960	61.748,55	1.087.831,29	259.988,15	3.185,15		513,95
1961	60.948,50	1.087.831,30	303.492,20	3.185,15		842,80
1962	64.478,15	1.087.831,30	400.687,45	3.430,15		1.411,00
1963	67.810,10	487.275,60	673.149,30	3.405,15		1.373,10
1964	31.462,00	514.075,80	900.053,85	3.500,40		1.911,60
1965	250,00	542.349,90	1.300.560,05	24.951,30		2.312,00
1966	200,00	572.179,20	1.383.811,60	24.123,40		847,00
1967	200,00	603.649,00	1.377.038,00	24.073,40		1.045.428,50
1968	200,00	636.849,80	1.721.799,15	47.620,40		654.791,20
1969	1.428,00	671.876,50	2.192.794,90	35.785,40		1.410,50
1970	200,00	708.829,65	2.541.568,90	35.783,40		2.095,90
1971	1.210,20	747.815,30	2.826.146,70	35.789,40		2.276,00
1972	600,00	788.945,10	3.282.315,60	107.505,40		3.082,95

	<i>Gravamen de Subv.</i>	<i>Crédito</i>	<i>Tributos</i>	<i>Seguros</i>	<i>Participación</i>	<i>Otros</i>
1973	800,00	811.822,90	4.094.244,70	145.834,40		3.975,70
1974	600,00	866.621,00	5.769.663,90	124.241,40		5.998,50
1975		925.118,00	6.391.536,00	274.907,40		5.952,00
1976		987.563,40	5.135.975,40			137.820,60
1977		1.054.224,00	9.077.190,30			71.160,00
1978			10.873.161,00			
1979			16.326.040,00			
1980			21.866.078,00			
1981			24.174.883,00			
1982			32.816.162,00	2.544.860,00		
1983			37.163.958,20	3.851.015,70		262.765,20
1984			40.994.829,90	4.621.831,50		83.876,50
1985			48.000.000,00	5.000.000,00		85.000,00
1986			64.000.000,00	1.300.000,00		100.000,00
1987			75.000.000,00	1.300.000,00		100.000,00
1988			84.886.228,00	1.302.650,00		148.469,00
1989			52.673.427,00	1.339.322,00		210.729,00
1990			109.459.032,00	1.792.898,00		917.277,00
1991			90.651.401,00	3.439.814,00		3.694.841,00
1992			98.704.135,00	5.444.780,00	1.000.000,00	
1993			103.841.635,00	5.207.237,00	301.600.000,00	
1994			107.157.422,00	6.027.530,00	519.000.000,00	
1995			127.664.311,00	5.524.953,00	355.000.000,00	
1996			118.020.828,00	6.029.684,00		1.058.776,00
1997			149.397.625,00	6.473.625,00		679.135,00
1998			155.224.641,00	3.752.836,00		274.688,00
1999			146.844.020,00	4.716.649,00	102.031.263,00	24.962.124,00

Fuente: CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *Presupuestos*, Vigo, varios años

Tabla 18 Gastos del Consorcio de la ZFV (IV); Gastos de Explotación, 1957-99, en pesetas corrientes

	Almacén 1	Cánones Ocupación (A)	Intervención Aduana	Cámaras Frigoríficas	Seguridad y Vigilancia	Otros (B)
1957	20.055,95		16.250,00			
1958	138.144,95		31.000,00			
1959	253.347,85		30.400,00			
1960	240.530,10		56.500,00			
1961	187.413,50		56.500,00			
1962	172.360,50		56.500,00			
1963	187.730,30		56.500,00			
1964	567.153,20		56.500,00			
1965	156.536,20		56.500,00			
1966	148.354,45		228.995,00			
1967	199.560,90		213.000,00			
1968	258.235,00		213.000,00			
1969	353.345,95		237.000,00			
1970	326.350,85		291.000,00			
1971	289.686,25		300.000,00			

	<i>Almacén I</i>	<i>C. Ocupación</i>	<i>Intervención</i>	<i>Frigoríficos</i>	<i>Seguridad</i>	<i>Otros</i>
1972	484.383,20		300.000,00			
1973	606.308,35		330.000,00			
1974	1.194.623,00		343.500,00			
1975	1.381.970,00		417.000,00			
1976	2.609.838,00		2.989.340,70			
1977	2.680.729,27		1.703.521,00			
1978	3.499.643,00		8.842.910,00			
1979	2.556.869,00		1.411.040,00			
1980	4.030.097,00		1.731.089,00			
1981	16.500.416,00		2.026.898,00			
1982	7.093.385,00					
1983	3.542.343,10					
1984	7.875.954,80					
1985	n.d.			15.759.064,40		
1986	8.000.000,00	22.000.000,00		19.494.449,00		
1987	8.000.000,00	21.500.000,00		10.851.351,00		
1988	8.766.375,00	27.569.895,00		20.774.317,00		
1989	9.626.337,00	34.201.405,00		12.846.584,00		
1990	6.015.352,00	37.351.980,00		16.380.086,00		
1991	4.488.321,00	41.048.825,00		8.098.155,00		
1992		32.823.143,00		4.638.616,00	61.109.648,00	1.621.979,00
1993		46.962.690,00		1.764.289,00	62.334.632,00	187.094,00
1994		14.358.896,00		130.952,00	59.564.616,00	41.110,00
1995		8.066.360,00			62.286.008,00	185.246,00
1996		9.870.191,00			59.383.392,00	
1997		10.122.401,00			71.824.528,00	
1998		10.327.922,00			82.173.148,00	
1999		10.536.097,00			88.595.601,00	29.039.178,00

(A) Desde 1988 se contabiliza el alquiler a la Autoridad Portuaria de los terrenos en los muelles del puerto y en el relleno de Bouzas

(B) En 1999 el alquiler de los aparcamientos subterráneos ascendió a 28.823.629 pesetas

Fuente: CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *Presupuestos*, Vigo, varios años

Tabla 19 Gastos del Consorcio de la ZFV (V); Adquisición, 1956-99, en pesetas corrientes

	Balaídos	Porriño	Nigrán	Valladares	Material y Equipo	Otros (A)
1956	1.056.438,00					
1957	4.965.193,00					428.856,65
1958	6.319.198,45					449.454,77
1959	156.041,00					
1960	1.324.152,20					
1961	1.455.704,80					
1962	6.698.795,85					
1963	2.349.415,50					421.627,30
1964	278.510,60				73.000,00	46.316,75
1965						319.702,80
1966						69.196,10
1967	1.149.270,00				157.875,00	410.378,50
1968	424.769,50					34.857,90

	<i>Balaídos</i>	<i>Porriño</i>	<i>Nigrán</i>	<i>Valladares</i>	<i>Equipo</i>	<i>Otros</i>
1969						5.956,20
1970						194.212,00
1971						28.370,00
1972						47.000,00
1973						
1974						1.462,00
1975						
1976						
1977						
1978						
1979						896.844,00
1980						358.380,00
1981						
1982						
1983						
1984						340.787,00
1985					3.339.773,00	
1986					3.384.640,00	2.000.000,00
1987					423.696,00	1.000.000,00
1988					181.662,00	1.063.608,00
1989					11.161.574,00	5.293.913,00
1990					4.773.532,00	11.333.261,00
1991		1.385.700,00			8.107.449,00	55.242.638,00
1992		1.189.601.431,00	534.186.251,00	221.334,00	19.560.575,00	
1993		23.644.634,00	447.616.259,00	1.704.406.000,00	6.743.177,00	
1994		197.499.665,00	138.150.433,00	977.682.275,00	93.394,00	
1995		76.000,00	17.612.580,00	39.642.636,00	698.918,00	2.304.500,00
1996		7.175,00	18.158.008,00	27.027.224,00		17.506.846,00
1997		111.975,00	21.712.299,00	169.952.559,00		3.628.464,00
1998		12.496.330,00	11.453.077,00	901.090.346,00		16.678.284,00
1999			2.036.966,00	160.000,00		177.931.938,00

(A): Este epígrafe incluye distintos rubros a lo largo del tiempo:

En 1956-57 los gastos de absorción del Depósito Franco

Entre 1963 y 1974 los gastos administrativos vinculados a la compra de Balaídos

Desde 1986 “previsiones” y “otros” gastos

En 1999 las 148.500.000 pesetas destinadas a la rehabilitación del Casco Histórico de Vigo

Fuente: CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *Presupuestos*, Vigo, varios años

Tabla 20 Gastos del Consorcio de la ZFV (VI); Obras, 1957-99, en pesetas corrientes

	Urbanización de Balaídos	Almacenes y Edificio Balaídos	Relleno de Bouzas	Nuevos Polígonos	Abrir Vigo al Mar	Otras Actuaciones Urbanas	Otros (A)
1957	394.669,15						9.325,00
1958	2.303.478,14						
1959							
1960	240.000,00						
1961	1.865.230,15						
1962	2.820.561,35	1.817.612,10					
1963	7.646.608,95	1.366.182,35					
1964	17.609.388,25	2.056.203,35					
1965	11.405.510,45	6.776.594,35					
1966	11.436.262,15	3.407.825,15					
1967	26.960.385,75	9.575.809,05					
1968	4.378.498,70	1.455,55					
1969	16.447.944,50	697.018,15					
1970	9.852.453,50	1.363.032,95					
1971	3.761.554,50	5.329.551,40					
1972	2.774.629,95	22.557.219,05					
1973	725.325,00	2.063.618,60					
1974	3.906.712,40	11.114.968,65					
1975	4.368.192,40	58.494.192,65					
1976	4.701.625,50	2.444.636,80					
1977	3.785.225,90	12.527.858,80					
1978	201.947,00	13.808.170,00					
1979	22.719.456,00	23.779.315,00					
1980	1.628.723,00	4.970.742,00					5.282.753,00
1981							1.946.259,00
1982							2.464.321,00
1983							2.266.513,00
1984							1.632.522,00
1985	415.160,00	4.187.955,60					
1986	6.905.680,00	3.305.954,00					
1987	6.647.536,00						
1988		108.149.864,00	28.601.643,00				
1989		10.312.526,00	9.263.527,00				
1990		3.094.941,00	967.251.771,00				
1991		30.944.310,00	885.535.713,00				17.893.866,00
1992		33.785.381,00	704.308.695,00				29.270.678,00
1993			541.291.998,00	17.367.875,00	60.929.612,00		55.552.272,00
1994			103.665.998,00	10.569.800,00	363.152.881,00		2.788.582,00
1995			33.669.259,00	3.630.934.086,00	2.898.644.113,00		2.586.501,00
1996				1.378.804.846,00	3.420.252.761,00	251.524.430,00	
1997				579.875.408,00	1.443.524.041,00	210.320.990,00	
1998				2.359.568.411,00	117.632.833,00	691.667.034,00	
1999				966.571.680,00	90.724.372,00	393.009.200,00	

(A) Tanto en 1980-84 como en 1991-95 incluye fundamentalmente “reparaciones” y “previsión”

Fuente: CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *Presupuestos*, Vigo, varios años

Tabla 21 Balance del Consorcio de la ZFV (I) Activo, 1949-80, en pesetas corrientes

	Patrimonio	Fondos Disponibles	Ingresos pendientes de cobro (A)	Total
1949	21.785,00	31.980,20		53.765,20
1950	48.104,65	-12.900,25		35.204,40
1951	50.145,90	6.735,00		56.880,90
1952	160.541,90	195.267,75		355.809,65
1953	243.536,30	806.408,20		1.049.944,50
1954	251.125,40	1.571.308,10		1.822.433,50
1955	268.239,70	2.118.658,20		2.386.897,90
1956	1.349.490,40	2.176.224,60		3.525.715,00
1957	8.485.048,50	3.611.776,27		12.096.824,77
1958	18.336.677,80	1.385.962,52		19.722.640,32
1959	19.377.617,88	1.198.558,95		20.576.176,83
1960	21.986.946,05	2.640.649,36		24.627.595,41
1961	26.283.145,05	4.738.661,91	6.674.597,64	37.696.404,60
1962	38.682.619,75	2.193.884,35		40.876.504,10
1963	50.920.822,90	12.992.346,75	27.128.394,30	91.041.563,95
1964	71.797.271,65	21.034.091,30	2.730.323,60	95.561.686,55
1965	89.555.131,40	36.341.076,70		125.896.208,10
1966	105.265.716,35	63.310.318,95		168.576.035,30
1967	143.913.690,70	54.157.124,75		198.070.815,45
1968	149.149.770,70	60.748.860,95		209.898.631,65
1969				n.d.
1970				n.d.
1971				n.d.
1972	217.210.555,65			217.210.555,65
1973				n.d.
1974	236.442.066,40	61.818.659,15	25.750.926,55	324.011.652,10
1975	298.546.147,15	53.159.012,25	15.678.060,50	367.383.219,90
1976	308.595.566,05	96.098.297,70	23.467.271,55	428.161.135,30
1977	325.001.321,75	112.662.667,90	20.641.479,00	458.305.468,65
1978	341.912.649,75	191.793.427,90	26.230.099,00	559.936.176,65
1979	389.670.733,75	171.610.546,90	38.381.627,00	599.662.907,65
1980	404.575.686,95	293.237.441,90	31.246.280,00	729.059.408,85

(A) Entre 1974 y 1979 incluye también “anticipos pendientes de reintegro” y “pagos pendientes de formalización”

Fuente: CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *Balances de Patrimonio*, Vigo, varios años

Tabla 22 Balance del Consorcio de la ZFV (II) Pasivo y Líquido, 1957-80, en pesetas corrientes

	Crédito Caja de Ahorros	Gastos Pendientes	Acreedores	Total	Líquido (A)
1957	6.000.000,00			6.000.000,00	6.096.824,77
1958	12.627.168,72			12.627.168,72	7.095.471,60
1959	12.233.831,72			12.233.831,72	8.342.345,11
1960	11.818.861,16			11.818.861,16	12.808.734,25
1961	11.381.067,24	11.413.259,55		22.794.326,79	14.902.077,81
1962	10.919.194,64			10.919.194,64	29.957.309,46
1963	10.431.919,04	40.120.741,05		50.552.660,09	40.488.903,86
1964	9.917.843,28	425.122,40		10.342.965,68	85.218.720,87
1965	9.375.493,36	425.122,40		9.800.615,76	116.095.592,34
1966	8.803.314,16	425.122,40		9.228.436,56	159.347.598,74
1967	8.199.665,16	425.122,40		8.624.787,56	189.446.027,89
1968	7.562.815,44	425.122,40		7.987.937,84	201.910.693,81
1969					n.d.
1970					n.d.
1971					n.d.
1972	4.645.348,92			4.645.348,92	212.565.206,73
1973					n.d.
1974	2.966.905,12	2.352.379,00		5.319.284,12	318.692.367,98
1975	2.041.787,24	1.226.541,15	352.909,85	3.621.238,24	363.761.981,66
1976	1.054.223,92	1.455.965,00	666.596,00	3.176.784,92	424.984.350,38
1977		1.818.712,00	1.309.560,00	3.128.272,00	455.177.196,65
1978		3.041.403,00	2.017.638,00	5.059.041,00	554.877.135,65
1979		1.751.250,00	2.271.863,00	4.023.113,00	595.639.794,65
1980			6.354.109,00	6.354.109,00	722.705.299,85

(A) Diferencia entre el Activo y el Pasivo de cada año

Fuente: CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *Balances de Patrimonio*, Vigo, varios años

Tabla 23 Patrimonio del Consorcio de la ZFV, 1949-80, en pesetas corrientes

	Terrenos (Balaídos)	Edificios y Construcciones	Equipo, maquinaria y vehículos	Material de oficina y mobiliario	Depósitos, fianzas y fondos
1949				21.740,00	45,00
1950				48.059,65	45,00
1951				50.100,90	45,00
1952				160.496,90	45,00
1953				243.491,30	45,00
1954				251.080,40	45,00
1955				268.194,70	45,00
1956	1.056.438,00			293.007,40	45,00
1957	6.562.804,35	1.346.162,05	200.000,00	375.812,10	270,00
1958	14.057.993,05	3.649.640,20	204.211,30	424.563,25	270,00
1959	15.088.972,33	3.649.640,20	204.511,30	434.224,05	270,00
1960	17.451.788,75	3.889.640,20	205.711,30	439.535,80	270,00
1961	19.735.198,40	5.841.562,65	208.859,20	497.254,80	270,00
1962	27.278.120,15	10.575.723,60	217.419,70	511.257,70	100.098,60
1963	30.725.424,85	19.320.290,15	231.914,10	543.095,20	100.098,60

	<i>Terrenos</i>	<i>Construcciones</i>	<i>Equipo</i>	<i>Material</i>	<i>Depósitos</i>
1964	31.638.500,95	38.957.237,80	308.982,10	792.452,20	100.098,60
1965	32.503.685,15	55.094.217,00	288.938,10	1.568.192,55	100.098,60
1966	33.090.750,85	70.163.682,60	289.973,10	1.621.211,20	100.098,60
1967	35.139.136,60	106.699.877,40	447.848,10	1.626.558,60	270,00
1968	36.053.745,55	111.002.703,35	447.848,10	1.645.203,70	270,00
1969					n.d.
1970					n.d.
1971					n.d.
1972	37.808.864,50	176.631.710,05	479.497,55	2.290.013,55	470,00
1973					n.d.
1974	39.033.837,50	194.457.739,70	501.747,55	2.448.271,65	470,00
1975	39.234.103,50	255.835.968,45	501.747,55	2.973.857,65	470,00
1976	39.371.924,10	262.982.230,75	2.648.851,55	3.592.089,65	470,00
1977	39.443.084,10	279.295.315,45	2.648.851,55	3.613.600,65	470,00
1978	39.443.084,10	293.305.432,45	5.508.564,55	3.655.098,65	470,00
1979	39.443.084,10	327.352.885,45	5.483.564,55	17.369.114,65	22.085,00
1980	39.443.084,10	340.218.345,45	5.440.828,35	19.451.344,05	22.085,00

Fuente: CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *Balances de Patrimonio*, Vigo, varios años

Tabla 24 Terrenos de Balaídos propiedad del Consorcio de la ZFV, 1956-68

	Fincas Adquiridas	Fincas en Patrimonio	Superficie adquirida	Superficie en Patrimonio	Valor inmueble adquirido	Valor inmueble en patrimonio	Total Patrimonio de Balaídos
	nº		m2		pesetas corrientes		
1956	62	62	60.659,20	60.659,20	1.056.438,00	1.056.438,00	1.056.438,00
1957	429	491	292.376,50	353.035,70	4.965.193,00	6.021.631,00	6.562.804,35
1958	526	1.017	348.471,65	701.507,35	6.044.029,00	12.065.660,00	14.057.993,05
1959	23	1.040	9.350,20	710.857,55	156.041,00	12.221.701,00	15.088.972,33
1960	21	1.061	17.649,35	728.506,90	341.802,00	12.563.503,00	17.451.788,75
1961	17	1.078	12.009,95	740.516,85	216.130,00	12.779.633,00	19.735.198,40
1962	252	1.330	137.743,20	878.260,05	6.002.519,00	18.782.152,00	27.278.120,15
1963	107	1.437	92.004,95	970.265,00	2.612.506,85	21.394.658,85	30.725.424,85
1964	6	1.443	2.256,75	972.521,75	278.510,60	21.673.169,45	31.638.500,95
1965		1.443		972.521,75		21.673.169,45	32.503.685,15
1966		1.443		972.521,75		21.673.169,45	33.090.750,85
1967	4	1.447	3.432,35	975.954,10	1.149.270,00	22.822.439,45	35.139.136,60
1968	2	1.449	688,35	976.642,45	424.769,50	23.247.208,95	36.053.745,55

Fuente: CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *Balances de Patrimonio*, Vigo, varios años

Tabla 25 Situación de los Fondos Disponibles del Consorcio de la ZFV, 1957-80							
	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
Caja	32.090,35	40.112,30	32.700,61	53.235,46	86.614,91	39.159,05	47.554,35
Cuentas Corrientes							
<i>B. de España</i>		1.000,00	1.000,00	1.000,00	2.788.545,70	861.853,85	1.933.379,45
<i>B. de España</i>	375.000,00	12.000,03	259.510,04	672.080,00	716.590,00	95.522,50	
<i>B. Español de Crédito</i>	285.199,20	1.160.359,10	905.348,30	914.333,90	646.911,30	197.348,95	1.011.412,95
<i>B. Español de Crédito</i>	330.822,30						
<i>Caja de Ahorros de Vigo</i>	585.331,07						
<i>B. de Vizcaya</i>							
<i>B. de Galicia</i>							
<i>B. de Crédito Industrial</i>							
<i>B. Pastor</i>							
<i>B. Exterior de España</i>							
<i>B. de Fomento</i>							
<i>B. Garriga Nogués</i>							
<i>Nuevo Banco</i>							
<i>B. de Financiación Industrial</i>							
<i>B. Simeón</i>							
<i>B. Industrial de Bilbao</i>							
<i>B. de Descuento</i>							
<i>B. del Norte</i>							
<i>B. Hispano Americano</i>							
Total c.c.	1.576.352,57	1.173.359,13	1.165.858,34	1.587.413,90	4.152.047,00	1.154.725,30	2.944.792,40
Cuentas Ahorro							
<i>Caja de Ahorros de Vigo</i>	2.003.333,35	172.491,09					
<i>B. Español de Crédito</i>							
<i>B. de Bilbao</i>							
Total c.a.	2.003.333,35	172.491,09					
Cuentas a Plazo Fijo							
<i>B. Español de Crédito</i>				1.000.000,00	500.000,00	1.000.000,00	10.000.000,00
<i>B. de Bilbao</i>							
<i>Caja de Ahorros de Vigo</i>							
<i>B. de Vizcaya</i>							
<i>B. de Fomento</i>							
<i>B. Pastor</i>							
<i>B. Garriga Nogués</i>							
<i>B. Hispano Americano</i>							
Total c.p.f.				1.000.000,00	500.000,00	1.000.000,00	10.000.000,00
Total	3.611.776,27	1.385.962,52	1.198.558,95	2.640.649,36	4.738.661,91	2.193.884,35	12.992.346,75
Fuente: CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, <i>Balances de Patrimonio</i>, Vigo, varios años							

Tabla 25 Situación de los Fondos Disponibles del Consorcio... (cont.)

	1964	1965	1966	1967	1968	1969 -73	1974
Caja	234.896,75	189.664,80	262.080,55	209.434,70	248.563,65		97.050,35
Cuentas Corrientes							
<i>B. de España</i>	43.884,70	73.354,55	338.330,00	203.688,00	203.688,00		49.770,75
<i>B. de España</i>							
<i>B. Español de Crédito</i>	271.788,35	4.186.196,95	24.490,10	1.265.066,75	212.437,85		215.970,15
<i>B. Español de Crédito</i>							
<i>Caja de Ahorros de Vigo</i>							433.585,20
<i>B. de Vizcaya</i>	260.304,30	183.412,15	21.891,35	22.002,10	22.062,60		23.797,75
<i>B. de Galicia</i>							22.904,65
<i>B. de Crédito Industrial</i>							263.944,35
<i>B. Pastor</i>							
<i>B. Exterior de España</i>							
<i>B. de Fomento</i>							
<i>B. Garriga Nogués</i>							
<i>Nuevo Banco</i>							
<i>B. de Financiación Industrial</i>							
<i>B. Simeón</i>							
<i>B. Industrial de Bilbao</i>							
<i>B. de Descuento</i>							
<i>B. del Norte</i>							
<i>B. Hispano Americano</i>							
Total c.c.	575.977,35	4.442.963,65	384.711,45	1.490.756,85	438.188,45		1.009.972,85
Cuentas Ahorro							
<i>Caja de Ahorros de Vigo</i>			792,50	2.041,85	2.041,85		220,25
<i>B. Español de Crédito</i>	4.174.772,75	507.635,80	5.853.295,20	5.807.605,30	7.502.209,50		812.264,45
<i>B. de Bilbao</i>							1.443.220,00
Total c.a.	4.174.772,75	507.635,80	5.854.087,70	5.809.647,15	7.504.251,35		2.255.704,70
Cuentas a Plazo Fijo							
<i>B. Español de Crédito</i>							11.000.000,00
<i>B. de Bilbao</i>	16.048.444,45	10.000.000,00	5.000.000,00	4.000.000,00	4.144.677,75		36.000.000,00
<i>Caja de Ahorros de Vigo</i>		21.200.812,45	51.809.439,25	42.647.286,05	48.413.179,75		9.073.852,25
<i>B. de Vizcaya</i>							2.382.079,00
<i>B. de Fomento</i>							
<i>B. Pastor</i>							
<i>B. Garriga Nogués</i>							
<i>B. Hispano Americano</i>							
Total c.p.f.	16.048.444,45	31.200.812,45	56.809.439,25	46.647.286,05	52.557.857,50		58.455.931,25
Total	21.034.091,30	36.341.076,70	63.310.318,95	54.157.124,75	60.748.860,95	n.d.	61.818.659,15

Fuente: CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *Balances de Patrimonio*, Vigo, varios años

Tabla 25 Situación de los Fondos Disponibles del Consorcio... (conclusión)

	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Caja	111.961,55	426.308,55	389.320,90	343.272,90	324.813,90	930.740,90
Cuentas Corrientes						
<i>B. de España</i>	59.770,75	79.770,75	89.771,00	99.771,00	109.771,00	118.271,00
<i>B. de España</i>						
<i>B. Español de Crédito</i>	488.830,35	41.056,30	4.850.145,00	3.090.177,00	489.964,00	8.345.631,00
<i>B. Español de Crédito</i>						
<i>Caja de Ahorros de Vigo</i>	142.835,25	123.056,50	223.544,00	1.647.227,00	13.337,00	-3.975.029,00
<i>B. de Vizcaya</i>	892.236,10	2.752.973,05	721.104,00	2.347.783,00	2.222.908,00	274.965,00
<i>B. de Galicia</i>	23.087,25	431.040,45	431.909,00	432.275,00	432.642,00	433.010,00
<i>B. de Crédito Industrial</i>	265.775,40	266.934,80	267.779,00	268.347,00	268.909,00	269.029,00
<i>B. Pastor</i>				40.189.200,00	2.849.557,00	1.476.151,00
<i>B. Exterior de España</i>				250.000,00	250.205,00	250.419,00
<i>B. de Fomento</i>					9.628.380,00	1.785.052,00
<i>B. Garriga Nogués</i>					4.510.073,00	4.987.081,00
<i>Nuevo Banco</i>					1.526.773,00	453.188,00
<i>B. de Financiación Industrial</i>					510.065,00	510.499,00
<i>B. Simeón</i>					510.050,00	2.763.620,00
<i>B. Industrial de Bilbao</i>					10.000,00	10.000,00
<i>B. de Descuento</i>					10.000,00	10.000,00
<i>B. del Norte</i>						4.000.387,00
<i>B. Hispano Americano</i>						884.872,00
Total c.c.	1.872.535,10	3.694.831,85	6.584.252,00	48.324.780,00	23.342.634,00	22.597.146,00
Cuentas Ahorro						
<i>Caja de Ahorros de Vigo</i>	225,60	230,85	237,00	237,00	252,00	260,00
<i>B. Español de Crédito</i>	190.624,25	260.006,50	45.465,00	901.891,00	568.282,00	1.075.809,00
<i>B. de Bilbao</i>	595.627,50	28.881,70	255.355,00	1.835.209,00	586.527,00	1.727.527,00
Total c.a.	786.477,35	289.119,05	301.057,00	2.737.337,00	1.155.061,00	2.803.596,00
Cuentas a Plazo Fijo						
<i>B. Español de Crédito</i>	9.000.000,00	11.000.000,00	11.000.000,00	11.000.000,00	11.000.000,00	22.000.000,00
<i>B. de Bilbao</i>	18.950.000,00	46.950.000,00	60.450.000,00	60.450.000,00	60.450.000,00	50.450.000,00
<i>Caja de Ahorros de Vigo</i>	20.055.959,25	27.355.959,25	27.555.959,00	62.555.959,00	23.955.959,00	91.455.959,00
<i>B. de Vizcaya</i>	2.382.079,00	6.382.079,00	6.382.079,00	6.382.079,00	6.382.079,00	10.000.000,00
<i>B. de Fomento</i>					25.000.000,00	30.000.000,00
<i>B. Pastor</i>					20.000.000,00	40.000.000,00
<i>B. Garriga Nogués</i>						15.000.000,00
<i>B. Hispano Americano</i>						8.000.000,00
Total c.p.f.	50.388.038,25	91.688.038,25	105.388.038,00	140.388.038,00	146.788.038,00	266.905.959,00
Total	53.159.012,25	96.098.297,70	112.662.667,90	191.793.427,90	171.610.546,90	293.237.441,90

Fuente: CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE VIGO, *Balances de Patrimonio*, Vigo, varios años

ÍNDICE DE TABLAS, CUADROS Y GRÁFICOS

PARTE I

Cuadro 1.1	Aduanas Marítimas de Primera Clase, ca. 1850	8
Tabla 2.1	Compañía de los Almacenes Generales de Depósito de Barcelona: Balances 1873-1882, pesetas corrientes	33
Tabla 2.2	Mezcla de vinos en el Depósito Especial de Pasajes, 1895-96	44
Tabla 3.1	Ley de primeras materias: rebaja sobre los derechos del Arancel	52
Tabla 3.2	Admisiones Temporales: resina oscura y cilindros de cobre	55
Tabla 3.3	Admisión Temporal: hilazas de lino	56
Tabla 3.4	Admisión Temporal: nuez de coco o copra	57
Tabla 3.5	Admisiones Temporales: fosfato de cal y hoja de lata sin labrar, Arancel de 1906	62
Tabla 3.6	Admisión Temporal: tejidos crudos de algodón, Arancel de 1906	65

PARTE II

Tabla 4.1	Movimiento del puerto de Barcelona, 1908-1912	112
Gráfico 6.1	Movimiento y Saldo Comercial en España, 1853-1934 (Pesetas de 1929)	158
Tabla 6.1	Comercio exterior del puerto de Barcelona, 1914-1928	159
Tabla 6.2	Participación de Barcelona en la importación española, 1924-25	160
Tabla 6.3	Participación de Barcelona en la exportación española, 1924-25	161
Tabla 6.4	Movimiento de mercancías en el DF de Barcelona, 1927-30, en kilogramos	162
Tabla 6.5	Movimiento de mercancías en el DF de Barcelona, 1927-30, en Pesetas	163
Tabla 6.6	Origen y destino de las principales mercancías del DF de Barcelona, 1927-30, en porcentajes	164
Tabla 6.7	La automoción en el DF de Barcelona, 1927-30, en Toneladas Métricas	175
Tabla 6.8	Destino de los automóviles ensamblados en el DF de Barcelona, 1927-30, en Toneladas Métricas	175
Tabla 6.9	Destino de los componentes producidos en el DF de Barcelona, 1927-30, en Toneladas Métricas	176
Tabla 6.10	Composición del Presupuesto del Consorcio del Depósito Franco de Barcelona, 1927-1929, en Pesetas corrientes	194

PARTE III

Tabla 7.1	Comercio exterior, Movimiento total, España, 1927-1935	221
Tabla 7.2	Comercio exterior, estructura en valores oficiales, 1927-1935	227
Tabla 7.3	Composición por valor del comercio de importación, en porcentajes	228
Tabla 7.4	Composición por valor del comercio de exportación en porcentajes	228
Tabla 7.5	Estructura del movimiento de los Depósitos Francos	230
Tabla 7.6	Composición del movimiento de los Depósitos Francos	230
Tabla 7.7	Movimiento de los Depósitos Francos, 1927-35	233
Tabla 7.8	Automoción en el DF de Barcelona; procedencia de los componentes	242

Tabla 7.9	Automoción en el DF de Barcelona; destino de la producción	244
Tabla 7.10	Movimiento comercial del Depósito Franco de Bilbao, 1934-48	259
Tabla 7.11	Movimiento del Depósito Franco y del Puerto de Vigo, 1933-48	265
Cuadro 8.1	Empresas solicitantes de establecimiento en Zona Franca, 1955-61	289
Cuadro 8.2	Empresas solicitantes ante la Comisión Interministerial, 1955-61	291
Cuadro 8.3	Empresas solicitantes de información e instalación, 1962-1967	315
Tabla 9.1	Ingreso del Consorcio de la ZFV, 1949-81, miles de pesetas de 1964	330
Tabla 9.2	Gastos del Consorcio de la ZFV, 1949-81, miles de pesetas de 1964	331
Tabla 9.3	Adquisiciones del Consorcio de la ZFV, 1956-68, miles de pesetas de 1964	332
Tabla 9.4	Obras del Consorcio de la ZFV, 1957-80, miles de pesetas de 1964	333
Tabla 9.5	Contribución de Citroën al Consorcio, 1958-81, miles de pesetas de 1964	335
Tabla 9.6	Facturación e ingresos procedentes de Citroën, 1959-74, en pesetas corrientes	337
Tabla 9.7	Contribución de otras industrias, 1967-81, miles de pesetas de 1964	338
Tabla 9.8	Existencias y entradas del almacén del muelle transversal, 1958	340
Tabla 9.9	Movimiento de los almacenes de la Zona Franca de Vigo, 1958-1968	342
Tabla 9.10	Ingresos de Almacenes, 1959-1981, miles de pesetas de 1964	349
Tabla 9.11	Ingresos del Consorcio de la ZFV, 1981-99, miles de pesetas de 1989	378
Tabla 9.12	Relleno y obras en Bouzas, 1988-98, miles de pesetas de 1989	380
Tabla 9.13	Ingresos de Explotación del Consorcio de la ZFV, 1981-1999, miles de pesetas de 1989	382
Tabla 9.14	Adquisición de Terrenos, 1991-99, miles de pesetas de 1989	384
Tabla 9.15	Equipamiento de polígonos, 1993-99, miles de pesetas de 1989	385
Tabla 9.16	Remodelación del litoral de Vigo, 1993-99, miles de pesetas de 1989	388

APÉNDICES ESTADÍSTICOS

Tabla 1	Comercio exterior de España, 1853-1936 I	463
Tabla 2	Comercio exterior de España, 1853-1936 II	465
Tabla 3	Mercancías importadas y exportadas por el puerto de Barcelona, 1914-28	467
Tabla 4	Buques conductores en el puerto de Barcelona, Toneladas de Arqueo	467
Tabla 5	Origen y destino de las principales mercancías del DF de Barcelona, 1927-30, en porcentajes	468
Tabla 6	Movimiento del Depósito Franco de Barcelona, 1920-48, en kilogramos	468
Tabla 7	Movimiento de mercancías en el puerto de Vigo, 1933-1956, en Toneladas	469
Tabla 8	Ingresos del Consorcio de la Zona Franca de Vigo (I), 1949-99, en pesetas corrientes	469
Tabla 9	Ingresos del Consorcio de la ZFV (II); Subvenciones, 1949-99, en pesetas corrientes	470
Tabla 10	Ingresos del Consorcio de la ZFV (III); Subvención Complementaria: Impuesto de Sociedades, 1959-90, en pesetas corrientes	472
Tabla 11	Ingresos del Consorcio de la ZFV (IV); Ingresos de Explotación, 1957-99, en pesetas corrientes	473
Tabla 12	Ingresos del Consorcio de la ZFV (V); Canon de Producción, 1958-99, en pesetas corrientes	474

Tabla 13	Ingresos del Consorcio de la ZFV (VI); Canon de Ocupación, 1963-99, en pesetas corrientes	475
Tabla 14	Ingresos del Consorcio de la ZFV (VII); Ingresos Financieros, 1953-99	476
Tabla 15	Gastos del Consorcio de la Zona Franca de Vigo (I), 1949-99, en pesetas corrientes	477
Tabla 16	Gastos del Consorcio de la ZFV (II); Gastos Generales, 1949-99, en pesetas corrientes	478
Tabla 17	Gastos del Consorcio de la ZFV (III); Gastos Financieros, 1949-99, en pesetas corrientes	479
Tabla 18	Gastos del Consorcio de la ZFV (IV); Gastos de Explotación, 1957-99, en pesetas corrientes	480
Tabla 19	Gastos del Consorcio de la ZFV (V); Adquisición, 1956-99, en pesetas corrientes	481
Tabla 20	Gastos del Consorcio de la ZFV (VI); Obras, 1957-99, en pesetas corrientes	481
Tabla 21	Balance del Consorcio de la ZFV (I); Activo, 1949-80, en pesetas corrientes	484
Tabla 22	Balance del Consorcio de la ZFV (II); Pasivo y Líquido 1949-80, en pesetas corrientes	485
Tabla 23	Patrimonio del Consorcio de la ZFV, 1949-80, en pesetas corrientes	485
Tabla 24	Terrenos de Balaídos propiedad del Consorcio de la ZFV, 1956-68	486
Tabla 25	Situación de los Fondos Disponibles del Consorcio de la ZFV, 1957-80	487

Dentro del Mercado Nacional, que en España se estableció a partir de los años cuarenta del siglo XIX, los modernos recintos francos eran una de las herramientas que el comercio podía tener a su alcance para fomentar sus operaciones. Frente a las franquicias extensas de tipo antiguo, estos recintos eran enclaves portuarios perfectamente aislados de otros muelles y del resto de la población en la que se hallaran situados. Se encontraban además bajo la normativa e intervención de las autoridades aduaneras de cada país. Las ventajas que estas instituciones ofrecían a los comerciantes eran la propia franquicia arancelaria, la mayor simplificación posible de trámites y la posibilidad de someter las mercancías depositadas a procesos de transformación o a operaciones financieras.

Pronto comenzaron en España entidades y particulares a solicitar tal tipo de instituciones para sus respectivos puertos. Desde la década de 1850 el Estado ordenó los primeros recintos francos del país, pero su alcance a lo largo de todo el siglo XIX y hasta comienzos del novecientos fue muy limitado. Se observaba la franquicia arancelaria sobre los géneros, pero sólo para los que procedieran del extranjero y de las colonias. La exclusión de mercancías nacionales, el mantenimiento de las formalidades aduaneras ordinarias y la severa restricción de manipulaciones a las que los artículos depositados podían ser sometidos convirtieron los Depósitos de Comercio españoles en meros almacenes de importación. Además, las escasas fuentes de ingresos con la que estos recintos fueron establecidos, privados de toda de ayuda estatal, los hacían enormemente vulnerables frente a las perturbaciones del comercio. De nada sirvieron las protestas que colectiva e individualmente se elevaron para ampliar las competencias y recursos de los Depósitos de Comercio. Tampoco la campaña iniciada tras 1898 para conseguir un recinto franco con mayores atribuciones comerciales e industriales, similar a las Zonas Francas del norte de Europa.

Este proyecto fue contestado por la Administración con un recinto mucho más limitado que, tras despertar grandes oposiciones, sólo pudo comenzar a funcionar en los años de la Gran Guerra. Esta institución, denominada Depósito Franco, admitía mercancías de origen nacional y permitía algunos procesos de transformación, pero la cortedad de estos y el mantenimiento de las formalidades aduaneras ordinarias limitaban sustancialmente sus posibilidades de desarrollo, constriñéndolo a funcionar fundamentalmente como auxiliar de la importación. El nuevo Depósito tampoco solucionó los problemas económicos de explotación que arrastraban las franquicias arancelarias desde mediados del ochocientos. Inicialmente concedido en exclusiva a

Cádiz, otros puertos lucharon por conseguir su propio Depósito Franco. Junto con el gaditano, en los años veinte los recintos de Barcelona, Bilbao y Santander crecieron y fueron acumulando nuevas competencias y funciones tanto en su gestión, con el desarrollo de los Consorcios, como en el ordenamiento aduanero, al aprobarse en 1927 una nueva Intervención, y en las actividades albergadas, principalmente tras el establecimiento de Ford en régimen franco. Estas novedades obligaron al Estado a sancionar en 1929 un nuevo recinto, la Zona Franca, para tratar de dar cabida legal a las operaciones que, en el límite del reglamento o fuera de él, se daban en los Depósitos.

Con las Zonas Francas parecía concluir el camino del comercio para conseguir el recinto franco definitivo. En ellas se permitía todo proceso de transformación y el establecimiento de cualquier industria, siempre que no perjudicara ninguna actividad del país. Conseguía también igualar o incluso privilegiar el tratamiento administrativo de las mercancías nacionales al tiempo que, mediante la posibilidad de disponer de un puerto específico de la franquicia, lograba escindir el procedimiento comercial del recinto franco respecto del ordinario. Por último, el Estado garantizaba la financiación de las Zonas, solucionando los problemas de recursos que incluso los Depósitos habían enfrentado en los años anteriores. Pero nada fue sencillo y el establecimiento de las Zonas terminó siendo frustrado. No fue tanto la Depresión de los años treinta ni las consecuencias del control de cambios y de la contingentación, caracterizados entonces por una decidida reciprocidad, efectos que además los recintos francos habían logrado superar con creces a mediados de esa década. Fueron la guerra y, fundamentalmente, el Estado surgido de ella quienes impidieron el desarrollo de la nueva institución.

La dictadura reprimió la actividad de Zonas y Depósitos Francos a lo largo de toda su existencia. Por medio de autoridades afines y de nuevas promociones de funcionarios, se aplicaron celosamente al régimen franco las prescripciones de su muy particular orientación económica. Las restricciones en materia de comercio exterior paralizaron la actividad de los recintos, mientras la casi totalidad de las empresas que solicitaron su establecimiento en una Zona fueron rechazadas. De esta suerte sólo de libraron unas pocas industrias que, como SEAT en Barcelona, Citroën en Vigo o PDM Steel Co. en Cádiz, eran grandes firmas a las que poco o nada se les podía negar. El giro en la política económica española operado a partir de 1959, aparte de limitado y paulatino, apenas se dejó sentir en las Zonas Francas. La actitud de la Administración respecto de los recintos francos siguió siendo hasta bien entrada la década de 1980 de desconocimiento, desidia o incluso abierto rechazo.

Esta cerrazón impidió en concreto a la Zona Franca de Vigo desarrollar toda su potencialidad durante los años cincuenta y sesenta. El control de divisas y la Intervención de Aduanas imposibilitaron la libertad de movimientos de la que, necesariamente, debía alimentarse la actividad del recinto franco. Los obstáculos impuestos al grupo Huarte, a FEMSA o a Olympia, frustraron la creación de un sólido y diversificado tejido industrial entorno a la Zona Franca. Las carencias resultantes de esos impedimentos, ejemplificadas en el monocultivo industrial existente en la década de 1970, y la permanente reticencia de la Administración fueron incluso más graves en la etapa de crisis pues impidieron al Consorcio convertir la franquicia en una herramienta eficaz para reactivar la economía de Vigo y su área.

La adhesión a las Comunidades Europeas produjo *a priori* no pocas inquietudes y quebraderos de cabeza, y supuso la liquidación de toda actividad de transformación dentro de Depósitos y Zonas. Pero *a posteriori* demostró abrir un nuevo umbral de posibilidades para estos recintos. Con un claro ordenamiento dentro de los Regímenes Económicos Aduaneros, Zonas y Depósitos vieron asentarse sus competencias comerciales. Además, mientras no se superaran los límites establecidos, que fundamentalmente vetaban las actividades de transformación, estos recintos y sus entidades concesionarias podían abrir el abanico de sus funciones a todas aquellas que se encaminaran a la promoción de sus áreas de influencia. Con el marco de principios y normas provisto por las Comunidades Europeas, el desbloqueo de la Administración española alimentada por aquellas y los ingresos provistos por Citroën e INDUGASA la Zona Franca de Vigo pudo implementar el modelo de gestión ensayado por el recinto barcelonés. Desde comienzos de los noventa la *agencia de desarrollo* viguesa se ha aplicado en impulsar su faceta comercial y en promocionar su área económica mediante la provisión de suelo y servicios comerciales y financieros a las empresas, además de participar activamente en las tareas urbanísticas de Vigo.